

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

3/2024



Testbericht

**Erfolgreich gegen
Streckensperrungen**

**Mehr Sicherheit
im Straßenverkehr**

**Tourentrophy und
Deutschlandfahrt**



Inhalt:

Erfolgreiche Arbeit	1
Aktuelle Daten und Fakten zum Motorrad	2
Deutschlandfahrt 2024, Karte statt Navi	5
Deutschlandfahrt 2024 Ansprache und Ergebnisse.....	7
Deutschlandfahrt 2024, Bericht des Sieger Teams	11
BVDM beim 11. internationalen Motorradsymposium in der Eifel.....	15
Bericht vom Sicherheitstraining in Wermelskirchen	18
Ennepe-Ruhr-Kreis will die Priorei wieder komplett sperren!.....	20
Polizei hält erstaunte Motorradfahrer an	21
BVDM beim Anlassen am Nürburgring 2024	23
40. FIM-Rendezvous de Meritum und 77. FIMRally 2024	25
Mit Volldampf weiter.....	28
Bericht zur Westerwaldfahrt 2024	31
Bericht zur Bergischen Ori 2024	35
Tempolimit auf der A 7 aufgehoben.....	39
Eine für (fast) alles	39
Lösung für Reifenproblematik in Sicht	44
Individuelle Mobilität & Motorrad – EU-Wahl 2024	45
FEMA Spring Meeting 01.06.2024 - Bericht	51
Gericht sieht bei Klagen gegen Streckensperrungen keine Eilbedürftigkeit	53
Mops Manfred fährt Motorrad	54
Neue Initiative für mehr Sicherheit im Straßenverkehr	58
Motorradstreckensperrungen im Hochtäunuskreis sind laut Gutachten nicht zielführend	59
Ulrich Lipowski verstorben	63
Der BVDM trauert um Manfred Zindel	64
Allgemeines	65
Impressum	65

Erfolgreiche Arbeit

Michael Lenzen

Liebe Mitglieder des BVDM, liebe Motorradfahrer,

für viele ist die Motorradsaison zu Ende, eine Saison mit hoffentlich vielen schönen Motorradkilometern und guten Erlebnisse. Nicht für alle ist die Saison gut verlaufen, die bisher vorliegenden Zahlen zeigen, dass es deutlich mehr tödliche Unfälle im Straßenverkehr gab.



Die Zahl der Unfälle zu reduzieren ist auch eine der zentralen Aufgaben des BVDM. Ich freue mich daher, dass im Saarland der Runde Tisch „Mobil und sicher“ und in Nordrhein-Westfalen die Initiative „#sicherimstraßenverkehr“ gegründet wurden. In beiden Fällen ist der BVDM von Beginn an mit im Boot. Die Vernetzung der vorhandenen Angebote und Kompetenzen ist in meinen Augen ein wesentlicher Faktor, um effektive Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen entwickeln und umsetzen zu können. Das Thema ist komplex und es sind viele einzelne Schritte erforderlich, die oft aufeinander abgestimmt sein sollten. Das ist von einer Organisation allein gar nicht zu leisten und zudem sind dabei auch die Behörden und teilweise auch der Gesetzgeber gefordert.

Wir haben auch darüber berichtet, dass die Behörde im Fall von Tempo 80 nur für Motorradfahrer auf einem langen Teilstück der A7 über das Ziel hinausgeschossen ist. Es ist gut und richtig, dass vor Gefahren gewarnt wird, aber es sollte angemessen geschehen und vor allem sollten die Gefahren so schnell wie möglich beseitigt werden. Die Schilder sind nach unserer Intervention nun erstmal abgebaut.

Dass sich unsere Arbeit auszahlt, zeigt sich auch am Feldberg im Taunus. Dort sollten sogenannte Lärmpausen, die nichts anderes sind als Streckensperrungen für Motorräder, eingerichtet werden. Die Messungen ergaben aber das, was der BVDM im Vorfeld mehrfach betont hatte: Es gibt keine rechtliche Basis zur Anordnung von Sperrungen.

Gescheitert ist auch das Vorhaben der Deutschen Umwelthilfe im Kreis Holzminden, Sperrungen für Motorradfahrer durchzusetzen. Der BVDM hat in einer intensiven Öffentlichkeitskampagne, bei Hintergrundgesprächen und mit ausführlichen Recherchen dargelegt, dass die geplanten Maßnahmen nicht rechtskonform sind und dadurch verhindert, dass die Sperrungen eingeführt wurden.

Die Beispiele zeigen, dass es notwendig ist, sich zu engagieren, um unsere Rechte zu verteidigen und dass es sich lohnt. Wir brauchen dabei aber noch viel mehr Unterstützung, zum einen durch Mitgliedschaft, zum anderen durch aktives Mitwirken. Ein Stammtisch ist eine gute Gelegenheit, sich über das Motorradfahren auszutauschen, aber auch um Gleichgesinnte zu finden, die in der Region die Interessen der Motorradfahrer zu vertreten. Gerade jetzt, wo viele nicht mehr oder nur noch selten fahren, ist es eine gute Gelegenheit, einen Stammtisch ins Leben zu rufen. Wir unterstützen gerne dabei.

Ich wünsche Euch viel Spaß bei der Lektüre dieser Ausgabe, die einen kleinen Einblick bietet, wo und wie der BVDM aktiv ist.

Michael Lenzen, Vorsitzender BVDM

Aktuelle Daten und Fakten zum Motorrad

Rainald Mohr

Der Spaß am Motorradfahren ist trotz aller Beeinträchtigungen und Diskussionen ungebremsst, der Markt wächst weiter. Das zeigen die aktuellen Zahlen, auch wenn die Neuzulassungen an „Kraftködern“ (1) im Zeitraum Januar bis September 2024 um 5,7 Prozent niedriger ist als im Vorjahres Zeitraum (2).

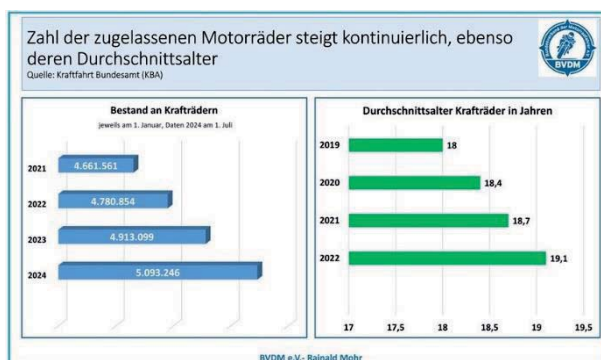
Der Bestand an Motorrädern nimmt signifikant zu

Die Anzahl der zugelassenen Motorräder ist - wie in den Jahren zuvor - auch in 2024 gestiegen, auf nunmehr über 5 Millionen Fahrzeuge. Gleichzeitig steigt das Durchschnittsalter der Motorräder weiter an. Im Durchschnitt beträgt das Alter der Motorräder in Deutschland 19,1 Jahre. Dies dokumentiert eine hohe emotionale Bindung der Fahrer zu ihren Fahrzeugen.

Hierbei ist der Bestand an „Oldtimern“ mit und ohne H-Kennzeichen (= Fahrzeuge 30 Jahre und älter) mit rund 20.000 Fahrzeugen verschwindend gering. (3)

Das zunehmende Durchschnittsalter der Motorräder, geht allerdings nicht zu Lasten der Fahrzeug-Sicherheit und -Qualität. Die verfügbaren Daten belegen, dass der Anteil der Motorräder, die ohne Mängel die gesetzlichen „TÜV“-Prüfungen bestehen, kontinuierlich steigt,

Das Motorrad im Spiegel der Fakten



sie beträgt aktuell 90%.

E-Motoren spielen kaum eine Rolle – der Verbrenner dominiert

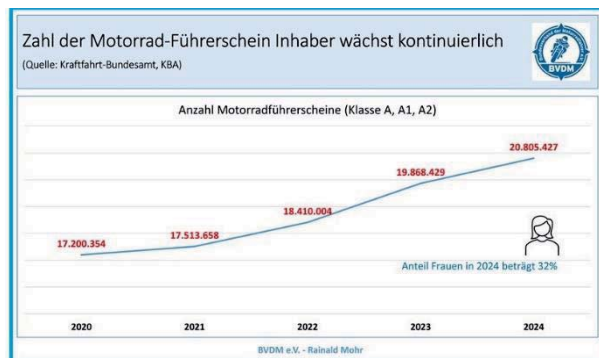
Derzeit ist die Begeisterung für das Motorrad noch immer eine Begeisterung für den Verbrennermotor. Bei den Neuzulassungen 2024 beträgt der Anteil der Motorräder mit E-Motor 2,9 Prozent.

Der Anteil der E-Motorräder am Gesamtbestand der Motorräder liegt bei 0,01 Prozent. (4)

Der Grund dürfte darin liegen, dass E-Motorräder (im Gegensatz zum PKW) keinerlei staatliche Förderung erfahren, die Reichweite erheblich niedriger ist als bei einem E-Auto und die Anschaffungskosten extrem hoch sind (im Vergleich zum Verbrenner). Allerdings ist laut einer HUK-Versicherung Studie die Bereitschaft ein E-Auto zu kaufen ebenfalls signifikant gesunken. Diese liegt derzeit danach bei 13 Prozent (5).

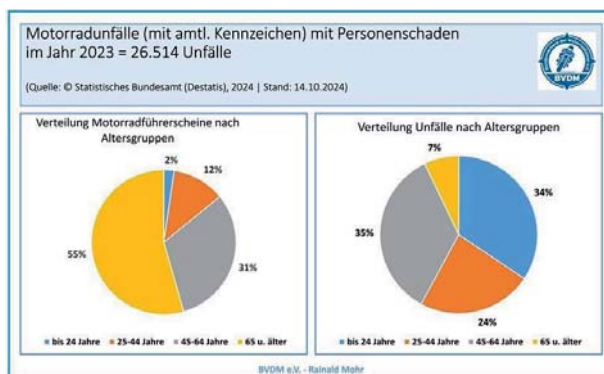
Immer mehr Bürger besitzen einen Motorradführerschein

Die hohe Attraktivität des Motorradfahrens wird auch durch eine kontinuierlich steigende Zahl an Motorradführerscheinen belegt. 20,8 Millionen Bürger besitzen inzwischen einen Motorradführerschein (Klasse A, A1, A2). Der Frauenanteil beträgt 32 Prozent.



Ältere fahren sicherer

Mit 55 Prozent ist der Anteil der Führerscheininhaber, die 65 Jahre und älter sind, sehr hoch. Allerdings fährt diese Altersgruppe keinesfalls unsicherer oder ist gefährdeter als die jüngeren Altersgruppen. Ganz im Gegenteil: Der Anteil der über 65-jährigen Biker am gesamten Unfallgeschehen mit Personenschaden beträgt 7 Prozent.



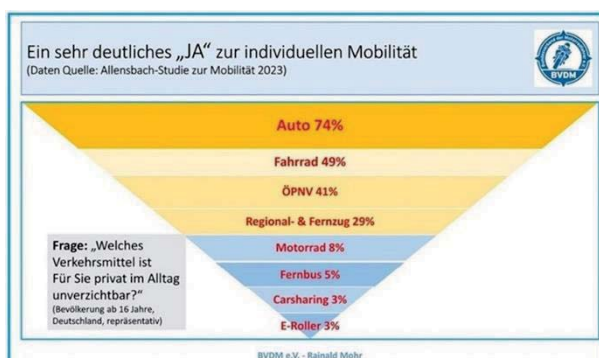
In der (besonders auf EU-Ebene geführten) politischen Diskussion, ältere Fahrer zu gesonderten, regelmäßigen Führerschein- und Gesundheitsprüfungen zu zwingen (6), wird argumentiert, dass ältere besonders häufig Unfälle verschulden würden. Dies trifft auf Motorradfahrer nicht zu. Während der Anteil der Hauptverursacher eines Unfalls bei Bikern unter 65 Jahren 58 Prozent beträgt, liegt dieser Anteil der Hauptverursacher bei über 65-Jährigen bei 53 Prozent. Wie man es in der EU-Politik auch dreht oder wendet,

sachlich lassen sich gesonderte, zwangsweise Fahrprüfungen für ältere Biker nicht begründen.

Ungebrochen: Die Liebe zur individuellen Mobilität

Die hohe Bandbreite unterschiedlichster Arten von Motorrädern verdeutlicht, Motorradfahrer sind Individualisten. Sie lieben die individuelle Mobilität, die insbesondere auf dem Motorrad ein besonders Erlebnis an Freiheit und Abenteuer verspricht. Die individuelle Mobilität genießt in der Bevölkerung nach wie vor eine sehr hohe Beliebtheit, wie die Allensbach-Studie von 2023 zum Mobilitätsverhalten belegt.

74 Prozent der Bevölkerung halten das Auto für unverzichtbar, 8 Prozent das Motorrad. Die Daten für das Motorrad erscheinen auf den ersten Blick merkwürdig niedrig. Sie sind es aber nicht, wenn man bedenkt, dass der Anteil des Motorradbestandes am Gesamtbestand von Pkw und Motorrad 9 Prozent beträgt. (7).



Kosten für Treibstoff steigen stark

Auch die – in den letzten Jahren besonders stark gestiegenen – Kosten für den Betrieb eines Motorrads und Pkw ändern daran offensichtlich nichts. Beispielhaft sei hier auf die Entwicklung des Benzinpreises verwiesen, der hohe Steigerungen aufzeigt. So ist der durchschnittliche Benzinpreis von September 2020 bis September 2024 um 33,4 Prozent gestiegen.

Es ist sicher, der Benzinpreis wird auch in den kommenden Jahren weiter ansteigen.

Aktuell verantwortet die Bundesregierung 59 Prozent des Benzinpreises, durch Steuern und Abgaben. Bei einem Benzinpreis von 1,79 Euro verbleiben der Tankstelle 0,74 Euro. Der Staat erhält 1,048 Euro. Bereits heute ist beschlossen, dass der sogenannte CO₂-Preis – im Benzinpreis enthalten - bis 2026 um bis zu 44 Prozent ansteigen soll.

Nun, die vorliegenden Daten verdeutlichen allerdings auch: Trotz steigender Kosten, die Motorradfahrer lassen sich die Freude am Fahren, die Freude an Freiheit und Individualität nicht nehmen.



Deutschlandfahrt 2024, Karte statt Navi

Siggi Rüsing

Deutschlandfahrt 2024 Wie früher, nur mit Karte

„Es ist mal wieder an der Zeit, ein fettes „Dankeschön“ loszuwerden, dieses Mal aber nicht nur an Wolfgang Schmitz, sondern auch an Michael Bojert (MiBo) sowie die vielen Helfer im Hintergrund, ohne die die Durchführung einer so großen Veranstaltung nicht möglich wäre. Dabei war das größte Problem, das es zu lösen galt, offenbar die Buchung einer Location, wo möglichst viele Teilnehmer übernachten konnten, aber auch, wo man eine adäquate Siegerehrung durchführen konnte.

Nachdem dafür gesorgt war und ich das Wertungsheft der 42. BVDM-Deutschlandfahrt in Händen hielt, kam nun die Aufgabe auf mich zu, das Beste aus den Vorgaben zu machen.



Kampf um Pokale oder touristisch fahren?

Sollte ich den Wettbewerb in den Vordergrund stellen und versuchen, möglichst viele Punkte zu sammeln oder sollte ich mehr den touristischen Aspekt für mich höher bewerten, mir die lohnendsten Ziele aussuchen und optimal miteinander verbinden?

Die Organisatoren hatten im Vorfeld zwar die Daten für den Einsatz von Navis zur Verfügung gestellt, aber das kam für mich nicht infrage, weil ich wahrscheinlich der einzige Teilnehmer im Feld war, der noch old fashioned mit 1:200.000er Karte unterwegs war.

Damit war die Entscheidung gefallen: Gemütlich fahren, gerne zügig, aber ohne Hetzerei, an HK 1 ganz im Norden starten und sich nach Süden vorarbeiten, in Hausdülmen übernachten und dann am Samstagvormittag noch die beiden HKs östlich von Münster mitnehmen.

Das Problem mit der Zeitumstellung



Eimi und Karla an der HK1, dem Startort von Siggi.

Als ich am Donnerstag nach Haselünne-Lehrte starten wollte, musste ich feststellen, dass die 37-jährige Guzzi gar nicht einsatzfähig war, und so kam meine 900er YAMAHA zum Einsatz.

Die nächste Überraschung erwartete mich am nächsten Morgen, denn ich musste feststellen, dass das alte Handy, das ich unterwegs immer mitnehme, noch auf Winterzeit stand. Damit fehlte mir schon die erste Stunde, die anderen Teilnehmer waren bereits aufgebrochen, und so entschloss ich mich, erst mal zusammen mit den beiden sehr netten Damen von HK 1, Karla und Eimi, zusammen zu frühstücken.

Nach der Bitte um Schutz und Segen konnte es dann losgehen! Schnell musste ich feststellen, dass weitere Zeitfresser auf mich warteten, nämlich jede Menge Baustellen und Straßensperrungen. Auch die Suche nach den Antworten auf die Fragen an den NKs erwiesen sich zum Teil als tricky und nicht immer leicht auffindbar.

Bei einer Planung wird der Zufall durch den Irrtum ersetzt

Der Besuch der eingeplanten Kontrollen schmolz so dahin, weil aus Zeitgründen immer mehr gestrichen werden musste, und so entstand eine ganz andere Tour als ursprünglich geplant. Dagmar und ihre Gummibärchen-Kontrolle (HK 8) waren natürlich gesetzt, und wir haben uns über ein Wiedersehen gefreut, und ich konnte auch Werner kennenlernen. Nach ein wenig Klönschnack und nachdem ich mich gestärkt hatte, ging es weiter nach Süden, ins Münsterland hinein. Hierauf hatte ich mich besonders gefreut, weil ich viele Kontrollpunkte von meinen früheren Wochenendtouren her kannte. Die meisten waren leicht zu finden, und ich musste nicht wiederholt anhalten, um die Straßenkarte zu Rate zu ziehen.

Am Ende eines langen, aber sehr schönen Tages war dann das Hotel in Hausdülmen erreicht, und wieder konnte ich neue Leute kennenlernen (Stefan und Steffi).

Dunkle Wolken am Himmel

Samstagmorgen wurde ich von Gewitter (!) geweckt, nichts Dolles, aber doch überraschend. Klar, dass ich das erst mal abgewartet und gemütlich gefrühstückt habe. Dann waren 2 NKs dran. Die NK in Velen war für mich dann leider unauffindbar, obwohl ich dafür so viel Zeit aufgewendet habe, dass ich die HKs östlich von Münster dann ebenfalls streichen musste. So war ich dann relativ früh in Wettringen.

Letzter, na und!

Abends war die Siegerehrung, kombiniert mit einem hervorragenden Abendessen.

Als ich mir nach der Siegerehrung die Ergebnislisten ansah, musste ich feststellen, dass sich alle Einzelfahrer vor mir platziert hatten. Nach mir tauchten nur diejenigen auf, die entweder aus der Wertung gefallen oder gar nicht erst gestartet waren.

Schlimm? Auf gar keinen Fall! Ich habe eine sehr schöne Gegend durchfahren, dazu neue Leute kennengelernt, liebe Bekannte wiedergetroffen und eine Erinnerung in Form einer Kachel für meine insgesamt achte Teilnahme an einer Deutschlandfahrt erhalten.



Einen Pokal gab es für Siggie nicht, aber er hatte Spaß und das ist die Hauptsache.

Nach der Deutschlandfahrt ist vor der Deutschlandfahrt

Nächstes Jahr soll es nach Sachsen-Anhalt/Brandenburg gehen, ganz schön weit weg, aber, wenn man die B 1 fährt, lernt man bereits auf der Hin- und Rückfahrt eine Art deutsche Route 66 kennen, darauf freue ich mich schon! Ich bin jetzt schon gespannt auf das, was Michael und Wolfgang ausarbeiten werden und wünsche ihnen dazu gutes Gelingen!

Vielen Dank für Euren Einsatz und Euer Engagement für dieses und das nächste Mal!

Deutschlandfahrt 2024 Ansprache und Ergebnisse

Fahrtleiter Wolfgang Schmitz

Begrüßung am Zielort in Wettringen

Liebe Teilnehmer, Helfer und Gäste,
die Deutschlandtour der Rennradfahrer endete letztes Wochenende in Saarbrücken, wir Motorradfahrer sind heute hier in Wettringen im Münsterland, um den Höhepunkt der 42. BVDM-Deutschlandfahrt zu feiern.

War es wieder eine typische Deutschlandfahrt? Ist etwa jemand nass geworden?

Auch unsere Veranstaltung fand wieder mit internationaler Beteiligung statt: Lieve und Tine aus Belgien sind genauso wie Rüdiger aus Österreich wieder dabei.

Dieses Jahr waren insgesamt 65 Motorräder angemeldet, 63 waren unterwegs, davon 6 Motorrad-Gespanne und ein CanAm Spyder, der Rest Solo-Maschinen von 600 bis 1600 ccm. 61 haben ihr Wertungsheft abgegeben. Hoffentlich seid ihr alle Unfall-, Pannen- und Blitzer-frei hier angekommen.

Wir hoffen, die Regionen Münsterland und Emsland haben Euch allen Spaß gemacht. Und wir hoffen auch, dass alle mit den neuen, leicht geänderten Spielregeln der DF klargekommen sind.



Verbindung zu Wettringen

Es gibt eine beinahe historische Verbindung zwischen Wettringen und der BVDM-Deutschlandfahrt:

Die 15. DF im Jahr 1992, also die vor 32 Jahren, hatte den Zielort Gengenbach im Schwarzwald.

Ich war damals Teilnehmer und fuhr zur Hauptkontrolle beim Kloster St. Peter, auch im Schwarzwald. Da standen vor der Klosterkirche mit einem VW-Käfer: Paul Schwane aus Essen und sein Schwager Peter Schading aus Wettringen. Die beiden haben den Job „Hauptkontrolle für die Deutschlandfahrt“ einige Jahre zuverlässig erledigt. Paul ist noch Mitglied bei uns im LVRR und damit im BVDM. Er ist heute mit seiner Gattin hier, Peter ist heute Mitglied beim Motorrad-Touring-Club Wettringen (MTC). Der MTC hat uns bei der Zielankunft heute unterstützt. Auch Bernhard, der Chef dieses Hotels, ist Motorradfahrer und Mitglied beim MTC. Der MTC hatte im Juni seine jährliche Clubtour und in diesem Monat sein 43. Motorradtreffen!!

An die Waage muss heute keiner mehr denken. Also ran ans Buffet, ich habe von einer Schnitzelparty gehört.

Die Siegerehrung

Zu Beginn des feierlichen Höhepunktes der Deutschlandfahrt möchte ich mich bedanken bei Michael Bojert, der dieses Jahr nicht nur Daten vom Fahrbereich der Veranstaltung zugearbeitet hat, wie viele Jahre zuvor auch. Er hat mich bei der Organisation tatkräftig unterstützt und neue Impulse gesetzt. Das Ausarbeiten vor Ort haben wir genauso geteilt, wie die Kontrollfahrt vor ein paar Wochen.

Aber nicht nur deshalb ist dieses Jahr einiges anders geworden. Wir hoffen, dass ihr Euch auf die geänderten Rahmenbedingungen gut eingeschossen habt. Wie gut, werdet Ihr gleich hören.

Es hat uns besonders gefreut, dass durch die Änderungen in den Wertungsklassen die Klasse Mannschaft nicht gestorben ist, das Gegenteil ist passiert. Es waren sechs Mannschaften am Start.

Wir bedanken uns bei den über 20 Helfern an den Hauptkontrollen, an den besetzten Nebenkontrollen und am Ziel.

Namentlich erwähnen möchte ich hier unseren Ehrenvorsitzenden Horst Orlowski, der mit seiner Frau Christel wieder eine HK betreut hat und unser Gründungs- und Ehrenmitglied Arno Keuser, der mich hier vor Ort unterstützt hat.



Die Sieger der 42. BVDM-Deutschlandfahrt

Die Ergebnisse Einzelwertung

Start-Nr.	Fahrer Name	Vorname	Punkte	Platz
3	Misch	C.	4983	1
18	Luhn	H.	4758	2
24	Hüttenhuis	M.	4758	2
5	Merx	U.	4726	4
10	Viehweger	R.	4580	5
8	Hollenbenders	U.	4507	6
4	Schmitter	B.	4503	7
22	Capito	J.	4461	8
6	Hack	Dr. C.	4451	9
33	Schneider	U.	4428	10
14	Bojert	S.	4298	11
23	Bojert	F.-J.	4298	11
34	Steffes-Holländer	M.	4272	13
37	Lang	F.	4185	14
31	Kelety	E.	4065	15
29	Bauer	T.	4059	16
2	Pöppel	K.-H.	4053	17
11	Marcus	U.	4029	18
27	Wetzel	W.	4025	19
30	Kraft	B.	4006	20
7	Hasse	D.	3928	21

36	Lenzen	M.	3906	22
28	Thoma	M.	3881	23
1	Wolfgruber	R.	3879	24
21	Adlon	R.	3696	25
25	Rehfeld	M.	3637	26
15	Maul	H.	3461	27
20	Eidmann	J.	3405	28
16	Nier	A.	3354	29
26	Schröder	U.	3119	30
13	Bexter	H.	2849	31
17	Rüsing	S.	1852	32
9	Künzler	R.	0	
12	Rasink-Bexter	B.	0	
19	Heidergott	N.	0	
32	Herder	J.	0	
35	Müller	C.	0	

Teamwertung

Platz	Fahrer Name	Vorname	Beifahrer Nachn.	Beifahrer Vorn.	Punkte	Start-Nr.
1	Aufderheide	P.	Aufderheide	I.	4935	107
2	Tödtmann	K.	Tödtmann	C.	4926	104
3	Kroll	P.	Kroll	S.	4866	101
4	Brügger	U.	Albani	S.	4807	103
5	Thiel	T.	Thiel	K.	4545	108
6	Frankeser	H.-P.	Frankeser	C.	4461	102
7	Winke	S.	Winke	S.	4449	109
8	Vandenaweele	T.	Decoster	L.	4029	105
9	Tubes	M.	Tubes	C.	3989	106

Mannschaftswertung

(Diese Wertung wurde nach der Deutschlandfahrt wegen eines Fehlers angepasst. Die Plätze 1 und 2 wurden getauscht)

Mannschaft Name	Stnr.	Fahrer(in)	Vorname	Beifahrer(in)	Vorname2	Punkte	3 Punktbesten	Platz
Die milden Jungs	701	Snippe	Niklas			4758	4758	
	702	Hüttenhuis	Timon			4695	4758	
	703	Heils	Dennis			4758	4695	
	704	Szczepanski	Oliver			0		
*****	****	*****	*****	*****	*****	*****	14211	1
DW-Biker II	501	Rolfes	Stephan			4737	4737	
	502	Rothstein	Patrick			4737	4737	
	503	Schwinning	Dirk			4676	4676	
	504	n.V.	n.V.			0		
*****	****	*****	*****	*****	*****	*****	14150	2
DW-Biker Bonn	301	Knudsen	Henning			4033	4033	
	302	Niederberger	Michael			4033	4033	
	303	Knudsen	Marius			4033	4033	
	304	n.V.	n.V.			0		
*****	****	*****	*****	*****	*****	*****	12099	3
die Nordlichter	601	Weinerdt	Joke	Weinerdt	Jule	3999	3999	
	602	Weinerdt	Jens			3878	3999	
	603	Viebranz	Detlev			3999	3878	
	604	n.V.	n.V.			0		
*****	****	*****	*****	*****	*****	*****	11876	4
Mettmänner	201	Bethke	Werner			2832	4425	
	202	Roßmann	Uwe	Roßmann	Charlotte	4425	4425	
	203	Dziuba	Wolfgang			4425	2832	
	204	n.V.	n.V.			0		
*****	****	*****	*****	*****	*****	*****	11682	5
Roadrunner	401	Gallo	Ricardo			3867	3867	
	402	Flemming	Stephanie			3867	3867	
	403	Roloff	Thomas			3867	3867	
	404	Kuhlmann	Gero			3867		
*****	****	*****	*****	*****	*****	*****	11601	6

Deutschlandfahrt 2024, Bericht des Sieger-Teams

Inge Aufderheide

Deutschlandfahrt 2024 34 Jahre später

„Verdamp lang her“

1988 war es, dass wir zum ersten Mal an einer Veranstaltung des BVDM, nämlich der Deutschlandfahrt mit Zielort Adenau, teilgenommen haben. Durch die Zeitschrift „Tourenfahrer“, die ihren Redaktionssitz damals in Dümpelfeld nahe Adenau hatte und eine große Werbekampagne für die Deutschlandfahrt gestartet hatte, sind wir auf sie aufmerksam geworden. So fuhren wir mit unserer Yamaha TR 1 als Team mit und übernachteten in unserer kleinen „Hundehütte“ auf der Wiese des Freibades in Adenau.



Da waren die Knochen eben noch jung und elastisch. 1989 in Körbecke am Möhnesee waren wir dann mit unserer neuen BMW R 80 ebenfalls dabei, so wie auch 1990 in Idar-Oberstein. Da war dann die R 80 bereits Zugmaschine unseres Bals-Gespannes.

Wir können uns noch gut erinnern, dass wir dieses Mal „auf Sieg“ fahren wollten, das heißt mit dem „Messer zwischen den Zähnen“. Da gab es keine Essens- oder Pinkelpause, und wir sind mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit durch die Ortschaften geknallt, um die Mindestfahrzeit von einer HK zur nächsten zur Höchstfahrzeit zu machen. Speziell ich als Beifahrerin fand das irgendwann gar nicht mehr witzig, zumal ich vollkommen fertig und durchgeschüttelt war, als wir an der Nachtkontrolle ankamen - wie man sich vielleicht denken kann.

Am Ende hatten wir es geschafft, auf Platz 8 zu kommen. Danach haben wir uns dazu entschlossen: das brauchen wir in Zukunft nicht mehr, denn wir wollten doch gerne unseren Führerschein behalten. Und locker angehen lassen wollte Peter es auch nicht - dafür ist er schließlich bekannt. Also fuhren wir nicht mehr mit.

Peter ist inzwischen schon sehr lange Sportwart im BVDM und wir waren und sind auch heute immer noch sehr aktiv bei den TourenTrophy-Veranstaltungen. Aber eben keine Deutschlandfahrt mehr.

„Helfen macht auch Spaß“

Erst 2017 kamen wir durch MiBo wieder in Berührung mit dem Thema Deutschlandfahrt. MiBo hatte damals bereits tatkräftig geholfen, die Deutschlandfahrt in Gütersloh auszuarbeiten. Er fragte alle Mitglieder unseres OWL-Stammtisches, wer sich daran beteiligen wollte. Jedes Pärchen bekam ein Gebiet zugeteilt, wo man sich nach Haupt- und Nebenkontrollen umschauen sollte.

Wir bekamen das Weserbergland zugeteilt, und wir haben eine Ahnung davon bekommen, wieviel Arbeit das für den Veranstalter ist. Wir hatten ja nur einen kleinen Teil dazu

beigetragen, was bereits viel Arbeit war. Aber es hat Spaß gemacht, Nebenkontrollpunkte zu finden und sich Fragen dazu zu überlegen.

Mitfahren konnten wir als Mitveranstalter natürlich nicht, wollten es aber auch gar nicht. Es war eine gelungene Veranstaltung und wir hätten uns durchaus vorstellen können, zukünftig wieder als Helfer teilzunehmen.

„Erneuter oder letzter Versuch“

Und so fragte uns MiBo auch in diesem Jahr wieder, ob wir helfen oder teilnehmen wollten. Denn das Emsland ist ja so weit nicht weg von unserer Heimat Bielefeld.

Zuerst dachten wir, dass wir mit unserem Wohnmobil eine Kontrolle besetzen könnten. Aber MiBo meinte, wir hätten ausreichend Leute als Kontrollposten und es wäre dem Orga-Team viel lieber, mehr Teilnehmer zu haben. Also haben wir uns breitschlagen lassen, es noch einmal zu versuchen. 34 Jahre später. Aber mit der Prämisse: ohne so zu heizen wie damals.

„Navi statt Karte“

Die Voraussetzungen sind ja jetzt ganz andere als 1990. Früher mit Karte, heute mit Koordinaten und Navi. Als wir die Unterlagen für die Deutschlandfahrt bekommen, präsentiert mir mein Mann auch schon zwei Tage später seine fertig ausgearbeitete Excel-Tabelle mit dem Plan für die Tour. Na, wenn da der Ehrgeiz nicht schon wieder geweckt ist, dachte ich nur und hatte schon wieder so gewisse Befürchtungen...

Jedenfalls war ich froh, dass ich nicht so übermütig war, mich selbst als FahrerIn anzumelden, sondern ich wieder als BeifahrerIn im Gespann mitfahren konnte. Der Vorteil sollte sein, dass wir uns auch mal mit dem Fahren abwechseln können, so zumindest die Idee.



Peter gibt an der Hauptkontrolle 3 in Lienen schon mal das nächste Ziel ein.

„Weil Du häss Ahnung vun dä Technik, vun der ich nix verstonn“

Wenn sich jemand mit Navis auskennt, dann ist es mein Mann. Peter hatte die Strecke bislang mit unserer bewährten Motorradnavi-App „Calimoto“ geplant. Jedoch sollte es dann doch anders kommen. Als wir am Donnerstagabend an unserem Quartier bei Wietmarschen ankamen, fiel uns ein, dass wir ja noch tanken wollten, um das auf der Deutschlandfahrt nicht machen zu müssen.

Also hat Peter die nächste Tanke im Navi gesucht und wir wollten die drei Kilometer schnell hinfahren. Da die Tankstelle jedoch in einer Baustelle lag, sind aus den drei Kilometern am Ende fast 30 geworden. Erst kamen wir nicht zur Tankstelle hin, nur verbotenerweise über ein Privatgelände. Dann hatte die Tankstelle auch noch geschlossen, da ja durch die Baustelle sowieso kein Kunde hingekommen wäre. Leider wusste sogar nicht einmal Google, dass die Tanke geschlossen war. Also mussten wir eine andere suchen, die uns einen Riesenumweg bescherte. Aber dieses Erlebnis zeigte uns, dass es nur Sinn machen würde, die Strecke mit einem Navigationssystem zu fahren, das sowohl Sperrungen als auch Staus kennt.

Calimoto kann das (bisher) leider nicht. Wie oft sind wir schon mit Calimoto von einer Baustelle in die nächste gefahren. Wenn auch auf sehr schönen Motorradstrecken - aber das macht sich

nicht gut bei einer Deutschlandfahrt und auf schöner Strecke muss die Priorität diesmal auch nicht liegen.

Also hat sich Peter noch einmal Gedanken gemacht, ob er nicht lieber Google Maps zur Navigation bemühen sollte. Als Computerkenner hatte er schnell erkannt, wie man es mit Koordinaten füttern und schnell Änderungen einfügen kann. Ich persönlich verstehe zwar überhaupt nichts davon, aber mir war direkt an der zweiten Hauptkontrolle klar, dass er den richtigen Weg gefunden hatte und dass das entscheidend für die Wertung sein würde. Wir fuhren teilweise zügig, aber nie zu schnell. Also keine Gefahr für den Führerschein wie vor 34 Jahren. Zwischendurch durfte ich sogar mal ans Ruder, aber nur, wenn wir viel Zeit hatten.

„Nebenkontrollen und Wertungsheft“



*An der unbekannten und besetzten
Nebenkontrolle 3.4 Gedenkstätte
Augustaschacht Hasbergen*

Die Fragen an den Nebenkontrollen konnten wir relativ schnell beantworten. Entweder stieg Peter schnell ab und hatte die Antwort auch schon, bevor ich mich aus dem Beiwagen gequält hatte. Oder wir suchten beide an verschiedenen Stellen nach den Antworten (auch hierfür ist eine Helmsprechanlage hilfreich). An einigen Kontrollen, wo ein kleiner Fußweg von Nöten war, habe ich alleine gesucht und Peter ist beim Gespann geblieben, wo er dann etwas Zeit hatte, das Navi zu füttern für den nächsten Anlaufpunkt.

Ich war das fahrende Büro und konnte während der Fahrt das Wertungsheft ausfüllen. So hatte ich also auch meine Aufgabe und brauchte nicht nur als Ballast im Beiwagen mitzufahren. Wir waren an allen Hauptkontrollen in der Zeit, konnten sogar

alle unbekannten Nebenkontrollen mitnehmen und haben die Zeit bestmöglich ausgeschöpft. Ok, dazu gehört eben auch, dass man im Regen von der Nachtkontrolle pünktlich um 8 Uhr losfahren muss (das Gewitter mit Starkregen war glücklicherweise gerade durch) und Kaffeetrinken und Eis Essen zwischendurch war natürlich auch nicht drin. Aber für ein paar Kekse und etwas Flüssiges aus der Pulle hat es gereicht. An den Hauptkontrollen war sogar noch locker Zeit für eine Pipipause.

Großes Kompliment an das Orga-Team Wolfgang und MiBo: die Zeiten haben für uns sehr gut gepasst.

Nur zum Schluss mussten wir für die letzten 50 Kilometer auf die Autobahn, sonst wären wir nicht um 13:50 Uhr am Ziel in Wettringen gewesen.



Ankunft am Ziel in Wettringen



„Gut Ding will Weile haben“

Mit Spannung erwarteten wir dann am Abend die Siegerehrung, nachdem wir uns erstmal den Bauch mit den Leckereien vom ausgesprochen guten Buffet vollgeschlagen hatten. Wie gut würden die anderen sein? Wir hatten ja nur den Vergleich von 1990, außerdem gab es diesmal Änderungen beim Wertungsmodus. Und wir haben es tatsächlich geschafft, den Pokal für den ersten Platz bei den Teams zu erringen - glücklich und stolz, es dann doch nach 34 Jahren Abstinenz geschafft zu haben - und vor allem ganz ohne zu heizen wie geistesgestört. Aus dem Alter sind wir Gott sei Dank raus.

Natürlich ist eine gute Planung wichtig, wie auch das richtige Navigationssystem und die schnelle Bedienung desselben.

„Resümee - was bleibt im Gedächtnis?“

1. Es hat uns sehr viel Spaß gemacht.
2. Und das nicht nur, weil wir gewonnen haben.
3. Was besonders zu erwähnen ist: der Zusammenhalt und die Gemeinschaft der Fahrer waren das Highlight überhaupt. Wir freuten uns an jeder Kontrolle wieder darauf, bekannte Gesichter oder aber auch auf für uns neue Gesichter zu treffen. Es tut uns außerordentlich leid, dass wir weder Christel und Horst, noch unsere Stammtischkollegen Silvia und Bernd und auch nicht Dagmars Gummibärchenkontrolle besucht haben. Aber alles geht leider nicht. Sie mögen uns verzeihen. Aber wir trafen uns ja dann glücklicherweise alle am Ziel, wo eine einzigartige Atmosphäre herrschte. Es ist eben doch immer noch ein Super-Event, das wir jetzt endlich nach 34 Jahren wiederentdeckt haben. Danke an MiBo, Wolfgang und alle Helferinnen und Helfer für die tolle und sehr aufwändige Organisation. Wir werden, wenn es klappt, ab jetzt wieder regelmäßig dabei sein. Egal ob als Teilnehmer oder als Helfer. ***Es lohnt sich in jedem Fall.***

BVDM beim 11. internationalen Motorradsymposium in der Eifel

Markus Diewald

11. internationales Motorradsymposium in der Eifel

Die Polizei Rheinland-Pfalz lud zum 11. Motorradsymposium in der Eifel ein und der BVDM war wieder vor Ort.

Die Veranstaltung ist eine gemeinsame Aktion von Polizisten aus Deutschland, Belgien,

Luxemburg und den Niederlanden. Alle waren mit Motorradstaffeln vor Ort. Außerdem war diese Veranstaltung auf die Altersklasse Ü45 ausgelegt.

Dementsprechend war der Altersdurchschnitt der Teilnehmer fast durchweg in diesem Bereich.

Die Veranstaltung war aufgeteilt in Vorträge und anschließendem Sicherheitstraining.

Veranstaltungsort war ein Hotel mitten in der Eifel, in einem Industriegebiet von Wiesbaum. Nach der Registrierung am Eingang gab es erstmal Kaffee und die ersten Gespräche mit anderen Teilnehmern. Eine lockere Atmosphäre war von Beginn an zu spüren.



Der Vormittag

Mit der Begrüßung durch Ruben Hoffmann, Polizist und eigentlich Jugendsachbearbeiter der Polizei Rheinland-Pfalz, startete die Veranstaltung. Die vorgesehene Begrüßung durch die Leiter der Polizeidirektion Wittlich (Herr PD Braun) und Leiter der Polizeiinspektion Bitburg (Herr PR Thull), entfiel, da beide verhindert waren. Hoffmann stellte zu Beginn das Konzept „**Motorradfahren in der Eifel - aber sicher**“ vor. Dazu zählten auch einige Zahlen zu den Unfällen im Jahr 2023. Hier wurde deutlich, wie sich die Erfahrung der Ü45-Motorradfahrenden in den Unfallstatistiken niederschlägt. An rund einem Drittel aller Unfälle sind Motorradfahrer über 45 Jahre beteiligt. Bei den tödlichen Unfällen sind es rund zwei Drittel. Einige Bilder der Unfälle im Vortrag machten jedem Teilnehmer nochmals deutlich, welche Auswirkungen jede Fahrt mit dem Motorrad

haben kann. Schockmomente waren definitiv gewollt und kamen deutlich an.

Kurz wurden die [von Straßen.NRW auf der Panoramastraße Hürtgenwald erprobten Kreise](#) auf der Fahrbahn besprochen, auch von der Luxemburger Lösung (Streifen statt Kreise) und der Erfolg dieser präventiven Maßnahmen erwähnt.

Gesundheitliche Risiken der Motorradfahrer Ü45

Der anschließende Vortrag von Dr. Michael Offermann, Unfallarzt und Gefäßchirurg aus Essen, beleuchtete die Gefahren durch gesundheitliche Risiken. Bluthochdruck, Gefäßkrankheiten, Einflüsse auf die Reaktionsfähigkeit von Motorradfahrenden betrifft alle Altersklassen, das Risiko steigt aber mit zunehmendem Alter.



Sehr interessant wurde es bei dem Thema „Helm abnehmen oder nicht“. Beleuchtet wurden hier nicht nur die Notfallmaßnahme als solche, sondern auch die rechtlichen Konsequenzen. Ist ein Unfallopfer etwa bei Bewusstsein, ist es sein eigener Wille, ob der Helm abgenommen werden soll oder nicht. Also immer fragen, wenn der Patient bei Bewusstsein ist. Ist er/sie nicht ansprechbar oder bewusstlos, muss schon wegen der Kontrolle der wichtigsten Funktionen (Atmung, Puls) der Helm abgenommen werden. Dabei ist der Kopf zu stabilisieren! Am besten geht das zu zweit! Zu dem Thema gibt es eine Studie von Dr. Offermann, ISSN 0175-2634, sowie ein Praxisheft vom IFZ (<https://ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2013/04/Praxis6Druck1.pdf>). Der BVDM hatte sich schon sehr früh dieses Themas angenommen und die Broschüre „Helm ab“ herausgegeben.

Ein wichtiger und ausführlicher Aspekt des Vortrags war „Stress“. Die Gefahren, die durch Ablenkung wegen Stress entstehen, sind nicht zu unterschätzen. Dabei geht es nicht nur um den „freien Kopf“, sondern auch um die gesundheitlichen Auswirkungen von Stress auf den Körper. Dies kann zu Ausfällen, wenn auch nur kurz, und damit zu Unfällen führen. Hier steigt die Gefahr natürlich mit zunehmendem Alter. Es wurde immer wieder der Vergleich Piloten zu Motorradfahrenden angeführt. Die vorgeschriebenen Notfallübungen der Piloten verhindern extremen Stress in Notsituationen. Dies können regelmäßige [Fahrsicherheitstrainings](#) ebenso bewirken.

Stress führt zu Fehlentscheidungen, die auf dem Motorrad Leben kosten kann. Also lieber Nein sagen und auch mal eine Tour abbrechen, bevor man sich und andere in Gefahr bringt, so der Tipp. Als Lösung könnte die Neuro-Mentale-Methode helfen, ein Prinzip die eigene Konzentrationsfähigkeit, strukturiertes Denken, positives Denken zu fordern und zu fördern.

Und das magische 2-Schritte-Prinzip: Stopp-Lösen!

Deswegen muss man das „Stopp-Sagen“ lernen und nach alternativen (Lösung!) suchen und anschließend Lösungsorientiert und konzentriert weitermachen zu können. Dieses Prinzip soll im Flugzeug wie auf dem Motorrad funktionieren.

Technische Fahrhilfen

Der Vortrag von Thomas Reuter zu den technischen Fahrhilfen an Motorrädern befasste sich mit Themen wie ABS (die unterschiedlichen Ausbaustufen), Airbags am Motorrad sowie integrierte Airbags in Kleidung sowie der Fahrphysik im Allgemeinen. Und natürlich gab es auch den Hinweis, dass die beste Technik die Physik nicht außer Kraft setzen kann! Auch wurde hier zwischen aktiver Sicherheit (ABS, DWC, ASR) und der passiven Sicherheit (Airbags, Unterfahrschutz etc.) unterschieden. Schön an praktischen Beispielen dargestellt wurde der Kammsche Kreis dazu gab es noch Beispielvideos der Bundesanstalt für Straßenwesen ([BAST](#)) zu Unterfahrschutz und Airbag-Westen.

Urlaubsvorbereitung: Planen und Packen

Der nächste Vortrag wurde von Herbert Fuss vom ADAC Mittelrhein gehalten. Hier ging es um die Planung eines Urlaubs in der Gruppe, sowie das korrekte Bepacken eines Motorrads. Auch der technische Check des Motorrads vor Reisebeginn zählte dazu. Hilfreich ist gegebenenfalls die Packliste des ADAC zum Download:

<https://www.adac.de/-/media/pdf/motorrad/packliste-reise.pdf>.

Zu den Reisevorbereitungen gab es hilfreiche Tipps, etwa zu kontrollieren, ob die Profiltiefe der Reifen für die geplante Reisedauer ausreicht. Die unterschiedlichen Anforderungen und gesetzlichen Bestimmungen im Ausland, wie etwa das Mitführen oder Tragen von Warnwesten oder Verbandstaschen wurden genannt.

Zu den technischen Checks zählen Flüssigkeiten, Reifen, Bremsen, aber auch die Ausrüstung: Genügen die Helme und deren eingetragene Normen den Anforderungen des Ziellandes? Hier auch der Hinweis, dass ein Helm nicht älter als fünf Jahre sein sollte, da die Kunststoffe aushärten und somit die Sicherheit gefährdet ist.

Ethik und Motorradfahren?

Ich gebe zu, dass mich der Titel des Vortrags etwas irritierte, und ich mich fragte: brauche ich sowas? Weit gefehlt! Polizeiseelsorger Hubertus Kesselmann trug sehr kurzweilig und unterhaltsam, aber auch mit interessanten Denkansätzen, vor. Die Beziehung zwischen Ethik und den eigenen Moralvorstellungen erläuterte er und was Ethik überhaupt bedeutet. Emanuel Kant wurde zitiert und in die Moderne gebracht. Damit kann man sich mal befassen. Das Zusammenspiel Ethik und Moral (kategorischer Imperativ: „**Handle so, dass du die Menschheit, sowohl in deiner Person als in der Person eines jeden anderen, jederzeit zugleich als Zweck, niemals bloß als Mittel brauchst**“) auf unser Verhalten im Straßenverkehr heruntergebrochen, ergibt Denkanstöße, die einen das eigene Handeln während der Fahrt hinterfragen lässt. Immer wieder die Frage: Was habe ich mir jetzt dabei gedacht? Das Lernen aus Fehlern und den eigenen Erfahrungen gehört bei dieser Selbstreflektion dazu. Auch die von einem selbst verursachte Geräuschkulisse wurde betrachtet. Leiser fahren als eigene Moralvorstellung? Kein schlechter Gedanke!

Der Nachmittag

Fahrübungen bis zum Abwinken

Die Organisation hatte Fahrlehrer der Umgebung eingeladen. Diese bauten sechs Übungsparcours auf, die heutigen Anforderungen der Motorradprüfungen entsprachen. Kreise fahren, langer Slalom, Slalom in Schrittgeschwindigkeit, Bremsen in den ABS-Bereich und vieles mehr. Zwischendurch stand immer wieder Wenden auf engstem Kreis an.

Ich fragte dann mal in die Runde der überwiegenden Ü45-Teilnehmer, ob sie sowas jemals machen mussten. Tatsächlich verneinten die meisten, auch ich. Vor 41 Jahren haben wir maximal mal bremsen müssen, der Rest ergab sich mit den Jahren. Die spiegelte dann auch die Schwierigkeiten einiger Teilnehmer wider. Hier kamen einige Defizite zum Vorschein, die durch regelmäßige SHts zu vermeiden wären.

Aber der Spaß stand im Vordergrund. Es gab viele hilfreiche Tipps der Fahrlehrer, aber auch der beteiligten Polizisten. Unser Gruppenguide kam aus Luxemburg, und was der uns mit seinem 300-Kilogramm-Trumm vorturnte, war schon sehenswert. Überhaupt waren die international anwesenden Motorradpolizisten alle mittendrin statt nur dabei und gaben jedem Teilnehmer Ratschläge. Der Tag endete mit reichlich verschwitzten Teilnehmern und einer kurzen Verabschiedung durch Ruben Hoffmann.

Fazit

Es war eine durchweg sehr gut organisierte Veranstaltung, die jedem Erfahrenen und/oder weniger Erfahrenen nochmals abholte. Es wurden die Gefahren aber auch die Lösungen aufgezeigt und der Spaß und das gemeinsame Miteinander standen im Vordergrund. Der Tag war sehr gelungen, er ist wiederholungsbedürftig und erweiterbar.

Tipp der Redaktion: Mehr Tische zum Mittagessen und auch mal jüngeres Publikum ansprechen. Gerade die Prävention beginnt ja nicht nach 30 bis 40 Jahren Fahrerfahrung, sondern bei den jungen, unerfahrenen Piloten!





Bericht vom Sicherheitstraining in Wermelskirchen

Dagmar Schreiner und Stephan Zimmermann



Ja, sagen erfahrene Motorradfahrer und langjährige Teilnehmer unseres Trainings. Fahr- und Verhaltensweisen auffrischen macht Sinn. Auch in diesem Jahr veranstaltete der Landesverband Rhein-Ruhr e.V. (LVRR e.V.) ein Sicherheitstraining auf seinem Übungsgelände in Wermelskirchen, dass nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) unter Anleitung eines ausgebildeten Instructors des BVDM stattfand.

Wie bereits im vergangenen Jahr konnten wir Stephan Zimmermann, BVDM-Moderator, für die Durchführung gewinnen. Das Training fand am 09.05.2024 (Christi Himmelfahrt) statt. Die Anmeldungen liefen zuerst schleppend an. Am Ende kamen aber 11 Teilnehmer nach Wermelskirchen, darunter auch eine Ersttäterin – ihr Motorradführerschein war noch kein Jahr alt. Nach einem ausgiebigen Frühstück (das genauso wie die Erbsensuppe am Mittag in der

Teilnahmegebühr enthalten ist) begann die Vorstellungsrunde.

Warum bin ich hier und was erwarte ich vom Tag. Genannt wurden: sicherer fühlen im Straßenverkehr, wie bremsen ich richtig, Blickführung, stressfrei fahren und noch einiges mehr. Jeder konnte, musste aber nicht alles mitmachen.

Mit kleinen verschieden farbigen Pylonen hatte Stephan bereits im Vorfeld kleine Übungsfahrparcours aufgebaut. Es konnte also mit Warmmach-Übungen losgehen. Dabei geht es darum, sich frei auf dem Motorrad bewegen zu können und auch die „alten Knochen“ zu aktivieren. Motorradfahren ist ja immerhin Bewegungssport. Teil des Aufwärmens ist auch gleich die erste Herausforderung: das freihändige Fahren und auch das freihändige Aufstehen. Hier gab es gleich die ersten Erfolgsmomente - vor allem bei unserer Ersttäterin.

Ab und zu kamen die Übungsteilnehmer zu uns an die Hütte, um etwas zu trinken. Das Wetter war warm und sonnig und die Übungen doch anstrengend, wie z.B. das Langsam fahren. Hier lag der Fokus auf das Stabilisieren und Lenken in Schrittgeschwindigkeit. Weiter ging es mit Bremsen: wie bremsen wir am besten in welcher Situation und wie erreichen wir den kürzesten Bremsweg – und bleiben danach entspannt. In den kleinen Pausen wurde der Technik-Check der Motorräder durchgeführt, um die Teilnehmer auf die relevanten Punkte an ihren Fahrzeugen zu sensibilisieren.

Während des Mittagessens erfolgte der „Werbeblock“. Wer ist der BVDM und was macht er; wer ist der LVRR und was sind unsere gemeinsamen Ziele. In erster Linie natürlich unsere Sicherheit, aber auch der Spaß wie Elefantentreffen, TourenTrophy, Tourenzielfahrt oder Deutschlandfahrt darf nicht zu kurz kommen. Mehr Infos dazu unter [LV Rhein-Ruhr e.V. \(lv-rhein-ruhr.de\)](http://lv-rhein-ruhr.de) oder [Bundesverband der Motorradfahrer e.V. \(bvdm.de\)](http://bvdm.de).



Nach der Mittagspause ging es etwas „dynamischer“ weiter. Anschauen der unterschiedlichen Lenktechniken und dann im Slalom-Parcours praktisch „erfahren“, welche Technik wann am besten funktioniert. Aufbauend hierauf, und auf speziellen Wunsch einiger Teilnehmer, wurde noch das Thema „Ausweichen“ angeschaut zur Wiederauffrischung.

Nach einer letzten Pause dann die „Königsdiziplin“ (O-Ton Stephan Z.) - Kurvenfahren -. Hier wurden die unterschiedlichen Kurvenstile als auch die sicherste Linienwahl in der Kurve angeschaut und dann praktisch ausprobiert. Dazu gehören natürlich auch komplexere Themen wie das Anhalten in der Kurve, das Ausweichen und zum Schluss das Überfahren von Hindernissen in der Kurve.

Gegen 16.30 Uhr war das Training zu Ende. Es erfolgte eine Feedback-Runde. Wurden meine Vorstellungen von dem Tag erfüllt und wie fühle ich mich jetzt. Die Resonanz war äußerst positiv. Jeder hat seine Erwartungen vom Vorstellungsgespräch in den Übungen wiedergefunden und auch an Stephan ein positives Feedback für die Durchführung des Sicherheitstrainings gegeben.

Unsere Ersttäterin war total begeistert von dem Training und will, wie 3 weitere Teilnehmer im kommenden Jahr wiederkommen.

Danke auch an die Helfer Jörg C. und Stephan K. ohne die eine solche Veranstaltung nicht zu stemmen ist. Auf ein gesundes Wiedersehen in 2025.

Dagmar Schreiner und Stephan Zimmermann



Ennepe-Ruhr-Kreis will die Priorei wieder komplett sperren!

Michael Wilczynski

Heute bekamen wir die Mitteilung und Presseanfragen zum Thema Priorei, die komplett für Motorräder gesperrt werden soll. Nachdem es in den letzten zwei Wochen drei Unfälle im Bereich der Kurven bei Breckerfeld gab! Diese Unfälle waren laut Polizei mindestens in zwei Fällen auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen.

Jeder Unfall ist einer zu viel, aber durch eine Sperrung einer Straße werden keine Unfälle verhindert, sie geschehen dann nur auf benachbarten Straßen.

Aus unserer Sicht sind diese Unfälle, zumindest in Teilen, auf die Untätigkeit des Kreises zurückzuführen.

Ausgenommen der Sperrung des Parkplatzes hat es keine Maßnahmen zur Sicherung der Straße gegeben. Diese Vorgehensweise hat der Kreis schon vor über 40 Jahren an den Tag gelegt. Damals wollte der BVDM e.V. die

Leitplankenpfosten mit Anprallschutz versehen. Es standen einige hundert Anpralldämpfer und auch Personal zum Anbringen in den Startlöchern. Aber man hat nichts machen dürfen, weil es vom EN-Kreis nicht zugelassen wurde! Und auch dieses Mal geht man so vor! Nichts machen und die Unfälle abwarten, damit man einen Grund zur Sperrung hat.

Auch unsere Angebote zu gemeinsamen Gesprächen zur Sicherheit werden geflissentlich ignoriert.

Laut unserem Anwalt, mit dem sich der aktuelle Kläger schon über die neue Sachlage unterhalten hat, muss jetzt die aktuelle Klage geändert oder zurückgezogen werden und auf den neuen Sachverhalt abgeändert werden. Also wird es wohl ein ganz neues Verfahren geben.

Was der Bundesverband der Motorradfahrer noch machen kann oder wird, muss erst einmal im Vorstand beraten werden. Sicherlich werden wir nicht Däumchen drehen und abwarten.



Polizei hält erstaunte Motorradfahrer an

Michael Wilczynski -



Mona van der Veen aus Bramsche fragte unsere Verantwortlichen, ob der Verband eine Kaffee-statt-Knöllchen-Aktion in Bramsche durchführen könnten und wollten.

Hintergrund war **nicht** das allgegenwärtige Thema Motorradlärm, sondern Unfälle und Verkehrssicherheit.

In 2023 gab es einen sehr schweren Motorradunfall fast direkt vor Ihrer Haustür, sie leistete erste Hilfe und überlegte sich, wie man auf diese gefährliche Kreuzung aufmerksam machen könnte. Dabei stolperte sie über unseren Verband.

Da wir mit solchen Aktionen im Großraum Osnabrück schon viele positive Erfahrungen sammeln konnten, haben wir unsere Unterstützung zugesagt. In längeren telefonischen Gesprächen wurden die örtlichen Möglichkeiten abgewogen und ein Plan für die Aktion entwickelt. Anschließend erfolgte der Kontakt zu den Behörden der Kreispolizei und der Stadt Bramsche. Unser Bekanntheitsgrad kam uns hier entgegen und der Gedanke wurde in den Verwaltungen mit viel Engagement aufgenommen.

Mit dem 7. Juli 2024 wurde schnell ein Termin gefunden und die Aktion fand im Vorgarten bzw. der Hofeinfahrt der Familie van der Veen statt.

Allen aktiv Beteiligten muss an dieser Stelle für die Professionalität und die Freude an der Arbeit gedankt werden.

Familie van der Veen hatte alles perfekt vorbereitet, Biertischgarnituren waren aufgebaut, ein großer Pavillon stand auf dem Hof und es gab sogar Werkzeug, eine Visier-Reinigungsstation und ein Kompressor für Luft.



Da nicht abschätzbar war, wieviel Motorradverkehr dort vorbeikommen wird, war die Spannung groß. Aber schon um kurz nach 11 Uhr am Morgen, hielt unser Polizist Heiner K. die ersten Motorradfahrer an. Natürlich war der erste Schreck bei den Fahrerinnen und Fahrern groß und die Fragen waren den Gesichtern abzulesen: Was habe ich falsch gemacht, war ich zu schnell, oder warum ausgerechnet ich?



Umso erstaunter waren die Angehaltenen, als die Crew vom BVDM ihnen erklärte, dass alles in

Ordnung sei und man lediglich einen Kaffee ausgeben möchte. Fast alle Biker nahmen das Angebot an und blieben auf ein kürzeres oder längeres Gespräch vor Ort. Wer es eilig hatte, konnte natürlich auch sofort weiterfahren, aber dies wurde eher selten gemacht.

Vor Ort war auch ein Helfer aus den Reihen der "Blue Knights", eine Gruppierung

Motorradfahrender Polizisten. Dieser ist auf Krad-Kontrollen spezialisiert. Diesmal aber nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern als fachkundige Beratung für die technischen Fragen der Angehaltenen.

Eine weitere Überraschung war eine Abordnung der Knieschleifer Osnabrück, die sich unsere Arbeit mal gerne anschauen wollten und sehr angetan waren. Hier muss unbedingt angemerkt werden, dass nicht alle Knieschleifer auch Raser sind, sondern die Gruppenzugehörigkeit im Vordergrund steht.

Gegen 15 Uhr wurde es merklich ruhiger, Moto GP, CHIO und auch die Formel Eins haben wohl einige vor die Fernseher gelockt.

Wir haben zwar vor Ort keine Geräuschmessungen durchgeführt, aber es waren keine auffälligen Fahrzeuge dabei, alle Fahrzeuge hätten einer Kontrolle Stand gehalten.

Abschließend bleibt zu sagen, dass es eine super Veranstaltung war. Ca. 300 bis 350 Biker kamen mit uns ins Gespräch und bedankten sich für das Engagement von Stadt, Polizei und Ehrenamtlichen des BVDM, und natürlich bei Mona und Timo, auf deren Anregung die ganze Aktion ins Rollen kam. Danke dafür.



BVDM beim Anlassen am Nürburgring 2024

Markus Diewald

Der Tag am Nürburgring begann mit Sonne und blauem Himmel. Der aufziehende Sturm war heftig, aber es folgten trotzdem 45.000 Motorradfahrende dem Ruf des Rings zum Anlassen 2024!



Dank der guten Platzierung dieses Jahr fanden viele den Weg zu uns.



Automobilclubs übertrifft.

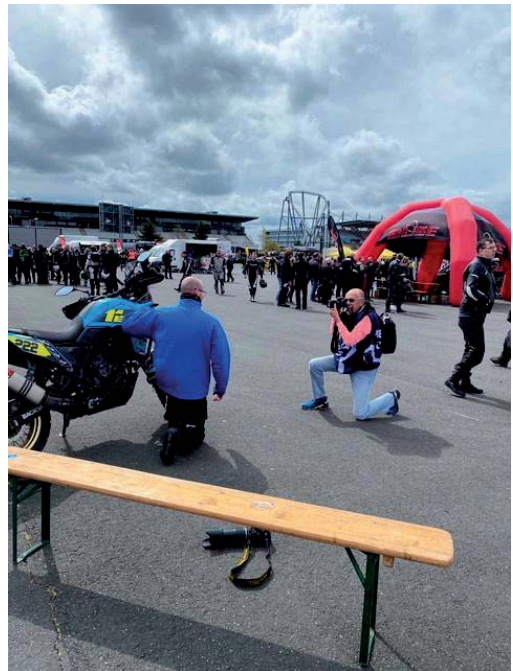
Die angesprochenen Themen waren vielfältig: Streckensperrungen und Verkehrslärm und erstaunlich oft kam die Frage nach Sicherheitstrainings.

Interessiert wurden auch die anderen BVDM-Angebote wahrgenommen, wie z.B. unsere [Deutschlandfahrt](#) oder die [Tourentrophy](#). Die wenigsten kannten die Vorteile einer BVDM-Mitgliedschaft, daher haben wir uns ins Zeug gelegt, diese zu erklären und zu zeigen. Genannt werden muss hier der neue Schutzbrief zum Sonderpreis für BVDM-Mitglieder, der in den Leistungen vergleichbare Angebote von

Sehr erstaunt waren wir über die oft hervorgebrachte Äußerung, dass ein Tiroler Modell doch nicht schlecht sei. Und das von Motorradfahrern, deren Maschinen bei einem von der DUH vorgestellten "Holzmindener Modell" definitiv betroffen wären. Hier besteht Aufklärungsbedarf, den wir in den nächsten Tagen veröffentlichen werden.

Insgesamt war es ein toller Tag unter Gleichgesinnten. Stürmisch, aber kurzweilig. Wir danken allen, die bei uns vorbeigeschaut haben.





40. FIM-Rendezvous de Meritum und 77. FIM-Rally 2024

Michael Weiss

FIM Rendez-Vous Meritum in Andorra



Nach einer schönen Anreise über Landstraßen durch Bayern, Österreich und dann durch Italien, an Venedig und Rimini vorbei erreichten wir San Marino. Auf dem Campingplatz erwartete uns schon unser Freund aus der Schweiz, natürlich in dem tollen Restaurant auf dem Platz beim Essen und einem Gläschen Wein. Marina und ich bezogen unser Quartier und gesellten uns dazu. Im Laufe des Nachmittages und Abend gesellten sich dann nach und nach andere Teilnehmer aus anderen Nationen dazu und es herrschte wie

immer ein beeindruckendes Sprachgewirr aus Englisch, Deutsch, Dänisch, Schwedisch, Französisch und den anderen Sprachen. Die Belgier konnten fast alle Sprachen, also gab es keine Verständigungsschwierigkeiten?

Die San Marino Federation und der Motoclub Pennarossa zeigten den 110 Teilnehmern des FIM Rendez-Vous Meritum vom ersten Tag an, dass herzliche Gastfreundschaft Teil der Organisation war. Zusammen mit dem warmen Wetter und dem guten Essen fühlten sich die Teilnehmer sofort zu Hause und die Gespräche und Plaudereien unter Freunden aus anderen Ländern erfüllten die Orte, an denen sie sich trafen. Am zweiten Tag waren die engen Gassen in der Altstadt von San Marino voller Motorradfahrer, die die Führungen genossen, die die Geschichte des kleinen Landes erzählten, das bereits im Jahr 300 n. Chr. die erste Republik der Welt mit gewählten Herrschern schuf. Ein System, das noch immer existiert. Nach einem ausgiebigen Mittagessen in einem Restaurant mitten in der Altstadt ging es dann zurück zum Camping, wo abends der offizielle Teil und die Begrüßung erfolgte. Beim Essen und Trinken wurde natürlich viele Benzingespräche geführt. Am letzten Tag fand die Parade de Nationen statt, jeder hat sein Motorrad mit seiner Landesfahne geschmückt, oder ein Shirt über das Windschild gestülpt und so fuhren wir geschlossen ca. 25 KM nach San Leo rüber nach Umbrien/Italien. In diesem kleinen Bergdorf mit einer schönen Burg und alten Gassen sammelten wir uns alle auf einem kleinen Parkplatz und machten dann die Gegend unsicher. Allerdings waren dann doch bei hohen Temperaturen die kleinen Bars voll mit Motorradfahrern.



Diese drei Tage in San Marino waren einfach toll. Am nächsten Tag fuhren wir dann international mit einem Schweizer und einem Dänen nach Chianciano Terme in die Toscana zur

FIM-Rally in der Toskana, Italien

Die letzten Arbeiten für die 77. FIM-Rally sind abgeschlossen. Nach einem Jahr Vorbereitung waren die letzten Arbeitsstunden für die Organisatoren der 77. Ausgabe des ältesten internationalen Touren Treffens für Motorradfahrer im italienischen Chianciano Terme in der Toskana in Sicht. Seit 1936 treffen sich Motorradfahrer, um nach einer langen Reise durch hauptsächlich Europa ein paar Tage zusammen zu genießen. Nach einigen Unterbrechungen aufgrund externer Veranstaltungen findet die 77. Ausgabe der FIM-Rally im Norden Italiens in der Stadt Chianciano Terme statt, wo sich auch die prähistorischen Menschen trafen, um die Wärme der natürlichen heißen Quellen in der Gegend zu genießen. In diesem Jahr begannen rund 1000 Motorradfahrer aus 15 verschiedenen Ländern am Dienstag, dem 25. Juni, sich in der Stadt, in den Hotels und auf einem nahe gelegenen Campingplatz zu versammeln. Im Laufe der vielen Jahre hat sich die Veranstaltung zu einer sehr klassischen Veranstaltung entwickelt, bei der es Teilnehmer mit 40 oder mehr Rallyes in der „Tasche“ gibt. An den nächsten drei Tagen werden die Teilnehmer eine Tour nach Assisi und eine Parade zur nahegelegenen alten „Citta della Pieve“ genießen. Zuvor fuhr eine Gruppe von Teilnehmern mit einem Bus nach Rom, um die alte Hauptstadt des Römischen Reiches und das heutige Italien zu erkunden.

Am ersten Tag unserer Ankunft in Chianciano Terme fand ein organisierter Busausflug nach Rom statt, wir fuhren mit zwei Bussen und kamen erst abends zurück. Mittwochmorgen bei strahlendem Sonnenschein begann die Einfahrt der Nationen in die Altstadt von Chianciano. Da die Stadt so klein ist und die Gassen auch das alte Straßenpflaster haben, fand der Park Ferme auf einem Parkplatz vor der Altstadt statt und alle Teilnehmer liefen mit ihren Fahnen durch das alte Stadttor, dabei wurde die jeweilige Nationalhymne unter Beifall und Jubel der Bewohner und der schon angekommenen Teilnehmer abgespielt. Abends gab es dann nach dem Dinner die offizielle Begrüßung und anschließender Musik mit einer tollen Band.



Der zweite Tag stand im Zeichen des Ausfluges nach Assisi. Entweder fuhr man geführt mit seiner Maschine oder so wie ich, in einem klimatisierten Bus dorthin. Der Veranstalter hatte mehrere Guides organisiert, die uns in verschiedenen Sprachen durch diese alte Stadt führten. Die Sage besagt, wenn man um das Grab des heiligen Franz von Assisi in der Basilika herumgeht, wird man von seinen Sünden befreit. Vorsichtshalber bin ich zweimal herumgelaufen...

Abends gab es dann Dinner und Musik im Festzelt.

Der letzte Tag begann mit der Aufstellung zur Parade der Nationen. Ein imposantes Bild, wenn sich 700-800 Motorräder versammeln und geschlossen nach Citta del Pieve in Umbrien fahren.

Die Nationenparade ist wie immer der Höhepunkt einer FIM-Rally und in diesem Jahr führte die 77. Ausgabe von Chianciano Terme nach Citta del Pieve. Die Stadt Citta del Pieve in Umbrien begrüßte die Nationenparade mit Hunderten von Motorrädern von der FIM-Rally. Hier wurden die Fahrer von vielen Würdenträgern sehr herzlich empfangen. Diese nahmen sich auch die Zeit eine Wertung zu würdigen, die der italienische Motorradverband FMI erstmals ausgeschrieben hat. Die Nation mit den meisten weiblichen Fahrern und Beifahrern wurden geehrt und belohnt.

Aber vorher winkten und jubelten die Einheimischen entlang der Strecke und in den kleineren Dörfern beim Anblick der vielen Motorräder mit Nationalflaggen, die 25 Nationen repräsentierten. Nach der Rückfahrt zum Festzelt gab es wieder Abendessen und dann begann die Preisverleihung.





Manche Traditionen ändern sich bei einer FIM-Rallye nie. Der letzte Abend der 77. FIM-Rallye in Chianciano Terme war wie immer voller glücklicher nationaler Motorradfahrergruppen, die ihre Preise für zahlreiche Herausforderungen entgegennahmen. Der größte Gewinn einer FIM-Rallye ist die FIM-Challenge, die dem Land verliehen wird, das die meisten Punkte durch Kilometerzahl und Teilnehmerzahl gesammelt hat. In den letzten Jahren konkurrierten Schweden und Italien in diesem Bereich, aber dieses Jahr, mit Italien als Veranstalter,

gewann Norwegen den Hauptpreis.

Norwegen wurde auch sehr begrüßt, weil das nordeuropäische Land nächstes Jahr die 78. Ausgabe der FIM-Rallye in Lillehammer ausrichtet, ein paar hundert Kilometer nördlich von Oslo. Am letzten Abend wurden auch viele andere Preise verliehen, darunter der neue Frauenpreis, der dem Land mit den meisten weiblichen Fahrerinnen und Beifahrerinnen verliehen wird. Mit Musik und feiernden Motorradfahrern aus ganz Europa klang der Abend dann aus. An alle Fahrer und Beifahrer wurde dann noch eine Mail versendet, die ich übersetzt hier anfüge:

Liebe Motorradfahrer, die 77. Ausgabe der FIM-Rallye in Chianciano Terme ist gerade zu Ende gegangen. Ihr habt unsere Geschichte, Kultur, Tradition, Straßen und einzigartige Landschaften entdeckt. Ihr hattet die Gelegenheit, unser Gebiet zu erkunden und euch persönlich weiterzuentwickeln. Die Veranstaltung war dank der Zusammenarbeit der FIM, der Minister, Bürgermeister, Stadträte und Fachleute ein echter Erfolg, aber vor allem dank euch, die ihr der Dreh- und Angelpunkt der Veranstaltung wart und diese Ausgabe zu einer der besten der letzten Jahre gemacht habt. Ihr habt eine unauslöschliche Seite des Motorradsporttourismus geschrieben, die aus Leidenschaft und Motorradkultur besteht. Ihr seid Tausende von Kilometern gereist, um euch alle wiederzufinden und Freundschaft und Leidenschaft zu teilen. Die FIM-Rallye war eine 5-tägige Party, an der ihr alle mit unglaublicher Freude und Engagement teilgenommen habt. Eine Stimmung, die wir für immer mit uns tragen werden. Im Namen des gesamten italienischen Motorradverbands möchten wir euch zutiefst für eure Begeisterung danken und dafür, dass ihr diese Veranstaltung wirklich unvergesslich gemacht habt!

Nachdem wir dann am Sonnabend bei beginnender Hitze die Motorräder gepackt haben, trennten wir uns von unserem Schweizer und beschlossen bei 37° doch die Autobahn zu benutzen. Wir fuhren hoch bis in die Nähe von Trient und bezogen ein Hotel mit Swimmingpool und lagen dann im Wasser mit einem schönen kühlen Bier, herrlich. Ohne Unwetter und hinter dem Regen herfahrend zogen wir über kurvige Landstraßen und kleinen Pässen durch Tirol und Österreich nach Bayern, wo wir bei Freunden und einem großartigen Abendessen übernachteten, bevor wir am Montag den Rest nach Berlin fuhren.

Zwei großartige aufregende und mit vielen Eindrücken uns schönen Landschaften versehene Wochen liegen hinter uns. Wir freuen uns jetzt schon auf Lillehammer 2025 und die 78. Rally FIM. Das 41. Rendez-Vous Meritum wird in der Woche davor wahrscheinlich in Schweden stattfinden.

Aber 07.-10. August 2024 geht es erst einmal zum [FIM MotoCamp](#) nach Tatranská Lomnica in der Slowakei.



Mit Volldampf weiter

Michael Lenzen

Große Bestätigung für Vorstand und Referenten bei der Jahreshauptversammlung des BVDM in Neckarsulm

Die Jahreshauptversammlung des Bundesverbandes der Motorradfahrer fand in diesem Jahr in Neckarsulm im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum statt. Ein überauspassender Rahmen, denn die Versammlung tagte inmitten der historischen Maschinen. Beisitzer Rainald Mohr hatte die JHV organisiert, zu deren Rahmenprogramm eine Führung durch das Museum gehörte. Museumsleiterin Natalie Scheerle-Walz gab einen kurzen Abriss über die Geschichte des Museums und der Firma NSU und führte die 51 stimmberechtigten Mitglieder, sowie die Gäste, die der BVDM eingeladen hatte, durch die Ausstellung. Die ist absolut empfehlenswert, waren sich die Besucher einig.



BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen begrüßte die Mitglieder und dankte Rainald Mohr für die Organisation der Veranstaltung. Er stellte fest, dass die Einladung zur JHV fristgerecht und satzungsgemäß erfolgt war.

Es folgten die Tätigkeitsberichte der Geschäftsstelle und der Referenten. Für die Geschäftsstelle erläuterte Uwe Marcus seinen Tätigkeitsbereich. Er kümmert sich um die Mitgliederverwaltung und den Einzug der Beitragszahlungen und das Versenden der Mitgliedsausweise.

Streckensperrungs-Referent Michael Wilczynski informierte über seine zahlreichen Aktivitäten im Kampf gegen Streckensperrungen und seine weitere Arbeit bei Kaffee statt Knöllchen, Messen, Elefantentreffen, etc.



Museumsleiterin Natalie Scheerle-Walz begrüßte die Motorradfahrer und stellte das Museum vor. Foto: Mohr

Der Referent für Europa und Zukunftsfragen, Uwe Flammer, nahm an mehreren Sitzungen der FEMA teil und beteiligte sich an der Lärmkonferenz des Landes Baden-Württemberg. Er gab einen Überblick über die Situation des europäischen Dachverbandes. Michael Lenze verlas den Bericht von Markus Diewald, der die Webseite betreut und baut die Präsenz des BVDM auf Socialmedia wie Instagram und Facebook aus. Auch die Berichte von Wolfgang Schmitz in seinen Funktionen als Referent Deutschlandfahrt und Elefantentreffen verlas der Vorsitzende. Im letzten Jahr gab es ein Deutschlandfahrer Treffen in Einbeck als Ersatzveranstaltung. In diesem Jahr wird es eine Deutschlandfahrt mit geänderten Modalitäten geben. Es wird weniger Hauptkontrollen, dafür mehr Nebenkontrollen geben. Das Elefantentreffen im Januar verlief

erfolgreich. Alle Auflagen konnten erfüllt werden und die Teilnehmerzahl blieb stabil.

Vorstand zog eine positive Bilanz des abgelaufenen Geschäftsjahrs

Lenzen gab einen kurzen Überblick über seine Aufgaben und stellte dar, wo der Verband aktuell steht und wie er sich die weitere Entwicklung wünscht. Er freute sich, dass der BVDM auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder einen Mitgliederzuwachs verzeichnen konnte und beim Kampf gegen Streckensperrungen einige Erfolge erzielt hat. Das Thema Lärm habe in der öffentlichen Wahrnehmung noch immer eine hohe Priorität. Er dankte seinen Vorstandskollegen, allen Referenten und aktiven Mitglieder für ihren großen ehrenamtlichen Einsatz.

Der 2. Vorsitzende Udo Schmidt berichtet über das Referat Fahrsicherheitstraining und die Ausbildung von zwei neuen Trainern. Der 2. Vorsitzende Olaf Biethan gab einen Einblick in seiner Arbeit. So vertritt er den BVDM in zahlreichen Verbänden wie FEMA, DVR, BAGMO und auf Messen.

Beisitzerin Karin Karrasch beteiligte sich aktiv am Elefantentreffen, sie war beim Verkehrssymposium in Hillesheim, dem Anlassen am Nürburgring, dem Verkehrsexpertentag, DVR-Meetings und der Gedenkfahrt zum Altenberger Dom, wo sie für Streckenposten des BVDM zuständig ist. Beisitzer Rainald Mohr ist im Redaktionsteam der Ballhupe aktiv. Er organisiert Veranstaltungen und war auch im Bereich Streckensperrungen und Politik aktiv. Sportwart Peter Aufderheide informiert über Tourentrophy und Tourenzielfahrt, die er sowohl als Ausrichter, aber im Besonderen im IT-Bereich in der Ausarbeitung begleitet und koordiniert. Der Bericht von Schatzmeister Wolfgang Schmitz zeigte ein solide Finanzbasis des Verbandes auf, im Geschäftsjahr 2023 wurde ein Überschuss erzielt.



Das Interesse an der Führung durch das Museum war groß. Foto: Lenzen

Vorstand wurde einstimmig entlastet

Kassenprüfer Heinz Wieland verlas den Bericht, den er mit Kirsten Bläske erstellt hatte. Er bescheinigt eine tadellose Kassenführung und empfahl die Entlastung des Vorstandes. Die Entlastung erfolgte einstimmig bei drei Enthaltungen. Neuwahlen standen keine an, als

Kassenprüfer wurden Heinz Wieland und Kirsten Bläske wiedergewählt, als Ersatz wurde Carl-Michael Hanck-Müller gewählt.

Ausführlich diskutiert wurden mehrere Anträge von Mitglied Carsten Schwarz. Er forderte, die Hauptversammlung künftig in hybrider Form, das heißt als Streaming Version im Internet anzubieten, damit Mitglieder, die nicht vor Ort sein können, der Veranstaltung mit Stimmberechtigung folgen können. Der Vorstand, der sich im Vorfeld mit dem Thema befasst hatte, teilte mit, dass dies kostspielig sei, da die Rechtssicherheit sichergestellt sein müsse. Dazu käme die technische Umsetzung durch geeignete Kameras und Streamingdienste. Die zweifelsfreie Identität der Nutzer muss stets überprüfbar sein. Rund 12.000 Euro würde das im Schnitt kosten.

Die JHV fasste mehrheitlich folgenden Beschluss: Der Vorstand wird beauftragt, bis zur nächsten JHV zu klären, inwieweit eine rechtlich relevant abgesicherte hybride Veranstaltung möglich ist und eine finanzielle Obergrenze festzulegen.

Intensive Diskussion über mehrere Anträge

Carsten Schwarz beantragte auch, dass nicht anwesende Mitglieder ihre Stimmberechtigung an eine Vertrauensperson abgeben können, die an der Veranstaltung teilnimmt. Es gab eine ausführliche Diskussion. Bei der Abstimmung wurde der Antrag bei vier Ja-Stimmen mehrheitlich abgelehnt. Ebenfalls mehrheitlich abgelehnt wurde der Antrag auf Briefwahlmöglichkeit. Abgenommen wurde der Antrag, künftig grundsätzlich offene Wahlen durchzuführen und nur bei angenommenem Antrag auf geheime Wahl diese auch geheim durchzuführen. Die Satzung muss entsprechend geändert werden.



*Eines der vielen sehenswerten
Ausstellungsstücke des Museums.
Foto: Lenzen*

Traditionell wird auf der Jahreshauptversammlung auch die Siegerehrung der BVDM-Tourenzielfahrt vorgenommen. Knapp 40 Wertungshefte wurde zum Thema „Überirdisch“ eingereicht. Inge und Aufderheide nahmen die Siegerehrung vor und übergaben Preise und Urkunden.

Langjährige Mitglieder ausgezeichnet

Vorsitzender Michael Lenzen freute sich, langjährige Mitglieder für ihre Treue zum Verein auszeichnen zu können, bevor er die Versammlung offiziell schloss. Der Dank gilt noch einmal Rainald Mohr für die Ausrichtung und den Teilnehmern für die intensive und lebhaftige Beteiligung.

Jahreshauptversammlung 2025

Der Vorstand des BVDM lädt zur Jahreshauptversammlung 2025 ein, die am 26. April von 14 bis 17 Uhr ins Café Tender, Bahnhofstraße 12, in 32676 Lügde, ein. Da Vorstandswahlen anstehen, freuen wir uns über eine zahlreiche Teilnahme. Haltet Euch den Termin schon einmal frei. Eine offizielle Einladung mit Tagesordnung folgt rechtzeitig vor der Hauptversammlung in der Ballhupe und auf der Homepage.

Bericht zur Westerwaldfahrt 2024

Inge Aufderheide

Wann und wo?

Startpunkt am Samstag, den 08. Juni 2024 war das Waldhotel [Wilhelmshöhe](#), Krumme Birke 7, 57258 Freudenberg



Bericht Westerwald-Ori 2024

Acht ganze Monate sind es nun schon her seit der letzten TourenTrophy-Veranstaltung. Und so hofften wir auf ein Wiedersehen in alter Frische. Angemeldet hatten sich nur eine Handvoll Teilnehmer, so dass wir schon befürchteten, nicht über 5 Starter hinauszukommen. Aber es sollte anders kommen.

Als wir am Freitagabend im Waldhotel in Freudenberg ankommen, sind mit uns bereits 6 Motorräder da, zur Hälfte mit Sozia besetzt. Mit Veranstalter Jürgen und Annelie sind wir sogar schon 11 Personen am Tisch. Wir freuen uns, die Kollegen nach so langer Zeit wiederzusehen.

Trotzdem wird der Abend nicht so lang. Alle sind müde von der Anreise. Man ist das Mopedfahren ja auch nicht mehr gewöhnt. Für die meisten ist es eine der ersten Touren oder die erste längere Tour in diesem Jahr. Das Wetter war ja bislang eher nicht so motorradfreundlich.

Wetter wie auch im letzten Jahr



Aber wie bereits im vergangenen Jahr haben wir wieder außerordentliches Glück. Denn das Wetter ist an diesem TourenTrophy-Wochenende wieder super. Nicht zu warm, nicht zu kalt und vor allem trocken. Nur zum abends-draußen-Sitzen ist es noch ein wenig zu frisch.

Am nächsten Morgen sind wir überrascht, wie viele sich am Hotelparkplatz einfinden. Wir freuen uns neben dem Wiedersehen „alter Bekannter“ besonders über einige neue Gesichter und sogar einen „verloren

geglaubten Sohn“. Insgesamt sind wir 15 Starter, die sich an die anspruchsvolle Fahraufgabe wagen. Als alle da sind, erklärt Jürgen uns, was wir in den einzelnen Fahrtabschnitten zu tun haben. Es sind insgesamt vier Aufgaben: zuerst eine Fahrlinie auf der Kartenkopie - zum „lockeren Einfahren“, die wir abfahren sollen. Dabei gibt es noch 5 Bilder zu erkennen. Wenn wir sie sehen, sollen wir einen dem Bild entsprechenden Buchstaben aufschreiben. Danach Fahren nach Chinesenzeichen, für die Profis mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h für Solisten und 33 km/h für Teams. Dann die Sonderprüfung, die für Jürgen's Ori bekannten Würmchen, die ja nicht fehlen dürfen. Hier gibt es eine leichtere Aufgabe für die Touristen und eine schwerere mit einem zusätzlichen Schotterweg für die Profis. Zum Schluss

noch einmal eine Karte mit einer roten Linie, die abzufahren ist, um wieder zum Startpunkt zurückzukommen.

Wir machen uns gleich an die Arbeit, die Würmchen auf das Kartenblatt zu übertragen und auf dem kürzesten Weg zu verbinden. Ich scheitere schon fast daran, überhaupt die Würmchen auf der Karte zu finden. Aber ich bekomme glücklicherweise etwas Hilfe von Peter, und wir überlegen gemeinsam, wie man die Würmchen am geschicktesten verbindet. Es ist nicht einfach, aber wir hoffen, es ist so richtig, wie wir es uns gedacht haben.

Aus der Übung

Dann geht es los. Wir haben bereits im vermeintlich leichten Einfahr-Abschnitt Probleme mit der Karte. Sie ist nur in schwarz-weiß von irgendeiner Kartenapp ausgedruckt, sehr kleine Schrift und nicht alle Orte darauf namentlich verzeichnet. Dann soll man auch noch Bilder erkennen, die im Winter aufgenommen wurden. Ich sehe zunächst kein einziges Bild. Wir befürchten schon, wir haben sie alle verpasst. Dann das erste. Ein kleines Erfolgserlebnis. Und siehe da, zum Ende des Fahrtabschnitts kommt ein Bild nach dem anderen, bis wir sie tatsächlich alle zusammen haben.

Man merkt doch, dass man ganz schön aus der Übung gekommen ist mit der Rallyefahrerei.



Nusseckenalarm

Wir hangeln uns durch bis zum Beginn der Chinesenrallye, wo Jürgen steht und uns eine



Startzeit gibt. Chinesenrallyefahren ist immer eine der leichten Aufgaben, so auch hier. Alle Entfernungen passen und wir verfahren uns nicht. Aber sie ist recht lang und die GZK in Form von Jupp kommt erst sehr spät, so dass wir uns Zeit lassen können. Der Schnitt von 30 km/h ist recht gemütlich und ich denke schon die ganze Zeit, wie schön es jetzt wäre eine von Annelies Nussecken zu bekommen. Nach der GZK, bei der wir etwas früh sind, geht es etwas zügiger und wir erreichen endlich Annelies Kuchenkontrolle. Sie liegt an einem Aussichtsturm, der ehemals als Förderturm im Harzer Bergbau gedient hat und dann später hier im schönen Westerwald aufgestellt wurde. Annelie hat natürlich wieder ihre berühmten,

köstlichen Nussecken gebacken. Neben dem Kuchen gibt es noch Melonenstücke und kalte Getränke zur Erfrischung. Die Pause war jetzt auch nötig. Ich lasse es mir natürlich nicht nehmen, den Turm zu entern und mir das Treiben von oben anzusehen. Ganz schön hoch und luftig ist es hier. Aber nicht zu viel Zeit verträdeln, denn die schwierigste Aufgabe liegt ja noch vor uns.



„Hardcore“

Nach dieser ausgiebigen Pause machen wir uns wieder auf die Räder und versuchen unser Glück mit den Würmchen. Der Vorteil dieses Teils ist jedoch, dass man die farbige, relativ groß gedruckte Karte gut lesen kann. Trotzdem bleibt es schwierig mit den Würmchen. Und mir schwebt noch die Vorstellung von dem Schotterweg im Kopf herum, der in diesem Teil gefahren werden soll. Der Schotterweg ist nicht ohne, aber ich fasse mir ein Herz und fahre einfach drauf los - und schon bin ich durch. Das wäre schonmal geschafft. Dann kommen wir an eine Sperrung und wir müssen unsere Strecke umplanen. Wir diskutieren und überlegen ziemlich lange, wie wir es nun machen sollen. Kurz nachdem wir weiterfahren, steht Jürgen mit seiner Kontrolle da.

Unsere Lösung scheint also richtig gewesen zu sein. Gut, dass es hier keine Zeitwertung gibt.



Diese 3. Fahrtaufgabe endet wieder bei Annelie am Turm. Wir scheinen wohl die letzten zu sein. Komisch, wir haben die anderen gar nicht gesehen. Waren sie alle so viel schneller, oder sind sie so viel früher als wir gestartet?

Jetzt kommt nur noch der letzte Teil. Und der entpuppt sich als sehr schwierig und sehr lang. Die Karte in schwarz-weiß und sehr klein, so dass ich selbst mit Lesebrille Schwierigkeiten habe, die Ortsnamen zu sehen. Es ist mittlerweile schon später Nachmittag und ich bin froh, wenn ich es schaffe, einfach nur hinterher

zu fahren. Aber auch Peter kommt langsam an seine Grenzen. Für die erste Rallye im Jahr ist das schon Hardcore. Auch wenn sich 145 km nicht so viel anhören, haben die es schon in sich. Ich bin jedenfalls froh, als wir gegen 18:00 Uhr endlich wieder am Hotel ankommen. Es war eine sehr schöne Strecke, wenn auch der Straßenzustand oft zu wünschen übrigließ. Und es hat auch sehr viel Spaß gemacht. Aber es war reichlich viel und sehr anspruchsvoll. Ich werde heute Nacht gut schlafen.

Von Roten Erdbeermarmeladen-Laternen und zu kurzen Würmchen

Jürgen braucht einige Zeit für die Auswertung. Wir vertreiben uns die Zeit bis zur Siegerehrung mit essen und quatschen. Zuerst sind die Touristen an der Reihe. Die neuen Teilnehmer Jürgen und Claudia haben sich sehr gut geschlagen und die schwierige Aufgabe zum Teil mit Bravour gemeistert. Die Gewinner bekommen ein Glas Honig und als „Rote Laterne“ gibt es ein Glas von Annelie selbstgemachte Erdbeermarmelade. Da lohnt es sich fast schon letzter zu werden.

Und dann kommen die 7 Profis dran. Einer musste die Strecke wegen technischer Probleme (Kühlwasserverlust) leider abkürzen, also sind es nur noch 6. Es gab dann wohl 3 verschiedene Varianten der Aufgabenlösung. Zwei davon wurden als richtig gewertet, denn ein Würmchen war etwas zu kurz geraten, so dass noch eine andere, als die vom Veranstalter gedachte Lösung als richtig gewertet wurde. Am Ende waren die Unterschiede zwischen den Fränkies und uns nur noch minimal.

Danke an Veranstalter Jürgen für eine sehr anspruchsvolle Fahrtaufgabe. Er hat uns mal wieder gezeigt, wo der Hammer hängt...

Danke auch an die Helfer Jupp und Annette. Und natürlich auch Danke an Annelie für die vorzüglichen Nussecken, auf die wir uns schon jedes Mal freuen.

Ergebnisse

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Andreas Z.	Gabi Z.	BMW R1200GS Gespann	35
2	Mike W.	Bettina W.	BMW R1200GS	65
3	Jürgen Z.	Claudia Z.	Kawasaki	95
4	Stefan W.	Steffi W.	BMW R1200RT	125
5	Stefan K.		Honda NT1100	210
6	Thomas S.		Honda	285
7	Rainer K.		Honda	420
8	Hans L.		BMW R850R	530

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Inge A.		BMW F750GS	15,7
1	Peter A.		BMW R1250GS	15,7
3	Hans-Peter F.	Claudia F.	Yamaha TDM850	16,0
4	Hans-Peter T.	Jutta T.	SideBike Comete Gespann	105,4
5	Martin W.		Suzuki	291,5
6	Robert B.		Suzuki VStrom 1050	581,0
7	Norbert L.		Triumph	581,6

Bericht zur Bergischen Ori 2024

Inge Aufderheide

Wann und wo?

Startpunkt am Samstag, den 19. Oktober 2024 war der [Landgasthof Reinhold](#), Kirchplatz 2 in 51467 Gummersbach-Lieberhausen.

Kurze Saison

Da die Pättgesfahrt leider ausgefallen musste, ist dieses nun die dritte und gleichzeitig letzte Veranstaltung der TourenTrophy in diesem Jahr. Aufgrund der geringen Anzahl der Fahrten haben wir uns entschlossen, dass es dieses Jahr keine Jahreswertung geben wird.

Stefan hatte zum zweiten Mal nach Lieberhausen im Oberbergischen zu seiner Rallye geladen.

Da wir anschließend in den Urlaub fahren wollten, haben wir uns entschlossen, von Freitag auf Samstag zu übernachten und nach der Rallye am Samstag direkt nach Hause zu fahren, um möglichst schnell Richtung Bella Italia starten zu können (diesen Bericht schreibe ich aus Kalabrien, 20 Grad, das Mittelmeer brandet leise am nahen Strand). Wir hängten zum ersten Mal unseren neuen Motorradanhänger an das Wohnmobil und fuhren am Freitag bei schönem Herbstwetter nach Lieberhausen. Als wir dort ankamen, war Stefan mit seinem Wohnmobil mit Moped drauf bereits da, weil er die Rallyestrecke zur Kontrolle noch einmal abfahren wollte.

Auch Renate und Jörg, Stefan K. und Andreas waren bereits vor Ort und hatten schon ihre Zimmer im Hotel bezogen. Während Stefan die Strecke abfuhr, machten wir gemeinsam mit Jörg einen kleinen Spaziergang. Nachher gab's lecker Essen im Hotel und wir ließen den Tag, der auch noch mein Geburtstag war, zusammen mit den Motorradfreunden gemütlich ausklingen.



Nichts Gutes kommt von oben

Nachts hörte ich bereits das Geprassel auf das Dach des Wohnmobils. Es regnete die ganze Nacht. Morgens war es neblig, kalt, und es regnete immer noch leicht. Beim Frühstück



jetzt als „Mädchen“ oute.

bekamen wir einen Anruf eines Teilnehmers, der auf der Hinfahrt auf nassem Laub bei hohem Tempo in der Kurve weggerutscht war und deshalb seine Teilnahme absagte. Glücklicherweise war ihm selbst nicht viel passiert und er konnte mit seinem verbeulten Moped noch nach Hause fahren. Ein anderer Kollege sagte wegen schlechtem Wetter ab. Peter bot mir netterweise an, dass ich mich auch bei ihm hintendrauf setzen könne bei den Bedingungen. Die Entscheidung fiel mir nicht so leicht, zumal wir das Moped auf dem Anhänger ja mit dabei hatten. Aber ich habe das Angebot letztendlich angenommen, auch wenn ich mich damit



Nur die Harten werden starten

Wir befürchteten bereits, dass wohl nicht viele Teilnehmer sich entschlossen haben würden, bei dem Wetter anzureisen. Aber wir sollten eines Besseren belehrt werden. Einige Teilnehmer, die in diesem Jahr neu dabei waren und auch schon an den beiden vorangegangenen Rallyes teilgenommen hatten, waren tatsächlich gekommen, sowie eine Truppe hart gesottener junger Fahrerinnen und Fahrer, die Stefans Tochter Isabel mitgebracht hatte. Insgesamt 13 Starter das kann sich sehen lassen für solche Wetterverhältnisse.

Wir bekamen unsere Aufgaben ausgehändigt, so dass alle erstmal mit Strecke-Ausarbeiten beschäftigt waren. Es gab vier Aufgabenteile: zwei Pfeilskizzen wechselten sich mit zwei Chinesenteilen ab. Bei der Sonderprüfung, die von den Profis mit einem Schnitt von 30/33 km/h gefahren werden sollte, war bei der Ausarbeitung schon nicht ganz klar, welches denn die kürzeste Strecke zwischen den Pfeilen sein sollte. Vermutlich gab es auf einer der möglichen Strecken eine Sperrung. Wir würden es dann ja sehen.

Stefan hatte Glück im Unglück: die Vereinskollegen, die eigentlich für die Kuchenkontrolle eingeplant waren, hatten sich krankgemeldet. Aber Renate war ja da. Sie fährt bekanntlich gerne große Fahrzeuge aller Art und tat dieses dann auch gerne mit Stefans Camper, um auf einem Waldparkplatz die Kuchenkontrolle zu postieren. So ist es eben in unserem Verein: jeder hilft jedem, und keiner ist allein!

Man(n) darf auch mal einen Fehler machen ...

Bei leichtem Nieselregen starteten wir im minütlichen Abstand. Wie wir es von Stefan gewöhnt sind, hatte er wieder kleine, nette Sträßchen im Bergischen für uns ausgesucht. Ich war ganz froh hinten drauf zu sitzen, denn es lag viel Laub und auch Dreck von den Bauern auf den nassen Wegen. Man musste es schon langsam und vorsichtig angehen lassen. Schon bei der ersten besetzten Kontrolle unterlief uns jedoch ein Fehler. Beim Abschreiben der Buchstaben vom Schmierzettel in die Bordkarte hatte sich ein Buchstabendreher eingeschlichen. Ich hatte Peter wohl mit meinem Gequatsche über die Sprechanlage abgelenkt, als er am Übertragen war. Aber so ist es eben bei einer Rallye. Damit muss man sich dann abfinden. Also konnten wir den ersten Platz wohl schonmal vergessen und konnten ab jetzt ganz entspannt weiterfahren.



... Veranstalter natürlich auch

Jetzt war die Sonderprüfung an der Reihe. Stefan hatte sich eine schöne Stelle oberhalb der Wiehlalsperre mit schönem Ausblick ausgesucht, die gleichzeitig als Start und Ziel der Sonderprüfung diente. Wieder wurde im Minutenabstand gestartet, da es ja jetzt zumindest bei den Profis auf Schnitt ging. Als wir an den Wendepunkt kamen, war jedoch die von uns vorgesehene Strecke gesperrt. Eine andere wäre um einiges weiter gewesen, als einfach dieselbe Strecke zurückzufahren, was wir dann auch taten. Da keine Baumaßen mehr zu finden waren - erst wieder gegen Ende - dachten wir uns schon, dass da was nicht stimmt und Stefan das eigentlich anders geplant hatte. Und so war es denn auch. Stefan hatte die längere Strecke als die richtige auserkoren. Aber da am Ende alle Teilnehmer die Strecke wählten, die auch wir bevorzugt hatten, hat er nicht lange gezögert, seine eigene Strecke über Bord zu werfen um diese als richtig zu werten. Und so hatten alle Teilnehmer verhältnismäßig wenig Strafpunkte, wie sich bei der Siegerehrung zeigen sollte.

Ende gut - Alles gut

Als wir zurück nach Lieberhausen kamen, schien doch endlich die Sonne. Wir luden unsere Mopeds wieder auf den Hänger. So hatte mein Brüll-F-chen das Oberbergische wenigstens vom Anhänger aus bewundern können. Und wir hatten die Gelegenheit das Auf- und Abladen nochmal zu üben. Danach ging es zum Essen mit Siegerehrung. Ein Lob an alle Neulinge und Touristen muss ich hier mal loswerden: Ihr habt Euch alle sehr gut geschlagen und seid genauso gut gewesen, wie die alten Profifasen. Die Zeitwertung war der einzige Unterschied, den wir hatten. Und ich schäme mich fast es zu sagen: wir haben doch gewonnen. Trotz des Buchstabendrehers, der unser einziger Fehler war und wir mit der Zeitwertung vorne lagen. Ansonsten gab es viele andere, die auch nur 15 Strafpunkte hatten, dabei aber weniger Erfahrung hatten im Rallyefahren als wir.

Und was lernt uns das? Man darf auch mal einen Fehler machen! Abgerechnet wird immer erst am Ende.

Vielen herzlichen Dank an Stefan für die leider etwas verregnete, aber trotzdem schöne Fahrt.

Auch wenn es nur 85 Kilometer Strecke waren, war das für die Jahreszeit und die Wetterverhältnisse genau richtig. Wir kommen gerne nächstes Jahr wieder. Dann aber bitte besseres Wetter bestellen!

Ergebnisse Bergische Ori 2024

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Stefan W.		Moto Guzzi California Gespann	15
1	Andreas		BMW R1200GS Gespann	15
1	Thomas		Honda PL31	15
1	Stefan K.		Honda NT1100	15
1	Mike		BMW R1200GS	15
6	Isabel		KTM 790 Adventure	30
6	Josef	Pia	KTM LC4	30
8	Niklas	Luci	Honda CB500F	45
9	Marcel		BMW R1150GS	60
10	Jupp		Honda NTV650	90

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Peter	Inge	BMW R1250GS	15,1
2	Jörg		BMW R1200GS	15,4
3	Jürgen	Claudia	Kawasaki SX1000	16,8

Tempolimit auf der A 7 aufgehoben

Michael Wilczynski

Manchmal geht es schneller als gedacht

Vor gut zehn Tagen [berichteten wir](#) über die verschiedenen Tempolimits auf der Autobahn 7. Tempe 80 für Motorräder und 120 für Pkw und Transporter.

Eines unserer Mitglieder hatte mit Hilfe unseres Anwalts dagegen interveniert. Scheinbar mit Erfolg. Nach Aussagen einiger Motorradfahrer aus dem Bereich sind die Schilder demontiert.

Leider hält es die Autobahn GmbH bislang nicht für nötig, uns, den Betroffenen oder den Anwalt zu informieren und Begründungen für das angeordnete Tempolimit zu liefern. Das ist zwar erstmals wieder zurückgenommen, doch natürlich wollen wir die Begründung und die Hintergründe für die Anordnung wissen.

Nun gilt weitestgehend wieder Tempo 120 für alle, ausgenommen Lkw. Wenn uns weitere Informationen erreichen, werden wir berichten.



Eine für (fast) alles

Markus Diewald und Michael Lenzen

Es ist schon eine ganze Weile her, dass wir Motorräder getestet und in der Ballhupe darüber berichtet haben. Da kam das Angebot gerade recht, zwei Royal Enfield, eine Himalayan 450 und eine Interceptor 650 zu testen. Unsere Basisstation für den Test war der Bohrerhof in Hartheim am Rhein, der uns eingeladen hatte. Er will auch Motorradfahrer verstärkt als Zielgruppe akquirieren und bietet dazu nach unserem Eindruck gute Voraussetzungen. Der Schwarzwald liegt vor der Türe, und die Vogesen sind ebenfalls schnell erreicht, Kurvenspaß in Hülle und Fülle gibt es also in wenigen Kilometern Entfernung. Einen herzlichen Dank an das Team vom Bohrerhof für die Gastfreundschaft und an Royal Enfield für die beiden Testmaschinen. Gerne hätten wir neben der neuen Himalayan eine Guerilla oder die Scram 411 getestet, die standen aber leider nicht zur Verfügung, und so diente die Interceptor mit ihrem Zweizylinder und 47 PS mehr als Begleitfahrzeug, denn als Vergleichsobjekt. Der Test legt daher auch den Schwerpunkt auf die Himalayan.



Nach dem Abholen der beiden Maschinen in Hünxe am Niederrhein stand auf der Heimfahrt die erste Gewöhnung an die Maschinen an. Auf kleinen Straßen und mitten durch den dichten Verkehr des Ruhrgebiets ging es ins Bergische Land. Der Wechsel von den 175 PS und rund 250 Kilo Gewicht meiner eigenen Vierzylinder-Maschine auf die 47 PS der Interceptor, die aus

ihren Zweizylinder 650 Kubikzentimeter schöpft, fällt leichter als erwartet. Die Erwartungen an die Fahrleistungen waren nicht hoch, die ersten Kilometer sind aber eine positive Überraschung, es geht zügiger voran als gedacht. Die Sitzposition ist ziemlich aufrecht, der breite Lenker liegt gut in der Hand, der Kniewinkel ist entspannt, der Knieschluss zum Tank passt.

Bei jedem Stopp steht die Interceptor mit ihrem Retro-Look im Mittelpunkt

Bei jedem Stopp kommen wir schnell ins Gespräch, die Interceptor mit ihrem Retro-Look mit Chrom-Tank, dicken Auspuffrohren, Chromdeckeln am Motor, Chrom am Scheinwerfer, den Blinkern und bei den Spiegeln, Speichenrädern und den Blenden über der Einspritzung, die an Vergaser erinnern sollen, ist ein Hingucker. Nicht jeder erkennt auf den ersten Blick, dass es sich um eine neue Maschine handelt, manche glauben, dass es ein Oldtimer ist. Die Marke Royal Enfield ist vielen gar nicht bekannt, auch mancher Motorradfahrer kann mit dem Namen nichts anfangen.



Fotostopp und Besprechung für die Videoaufnahmen. Foto: Lenzen

Die Himalayan kommt als rustikale Enduro daher, die ab Werk massive Bügel am Tank zum Befestigen von Taschen bietet. Über das Design kann man sicher streiten, aber das ist bei einigen Enduros so. Die Maschine wiegt fahrfertig weniger als 200 Kilo, holt aus ihrem Einzylinder mit 450 Kubikzentimeter 40 PS, der Tank fasst 17 Liter. Es gibt unterschiedliche Sitzhöhen, so dass die Maschine für die allermeisten Fahrerinnen und Fahrer passen sollte. Das Standgeräusch ist mit 90.5 dbA angegeben, die Maschine könnte durchaus leiser sein. Der Einzylinder erzeugt spürbare Vibrationen, die aber nie unangenehm werden. Ansonsten läuft der Motor sauber und

überrascht mit einem erstaunlich geringen Verbrauch.

Ergonomie der Himalayan passt

Die Ergonomie passt. Die Sitzbank ist in der Höhe einstellbar, vorne und hinten unterschiedlich, wenn gewünscht. Der Lenker liegt angenehm in der Hand. Die minimal einstellbare Hebeleier funktioniert bei normal großen Händen gut. Anlasserschalter, Blinker, Hupe, alles an der richtigen Stelle. Eigentlich ein Moped zum „draufsetzen und losfahren“. wäre da nicht . . . aber dazu später mehr.

Das Fahrwerk passt auch auf schlechtem Untergrund.

Die nicht einstellbare Gabel von Showa verrichtet ihren Dienst, beginnt nur ab und an etwas zu rumpeln. Alles in erträglichem Maß! Auch bei schlechter Wegstrecke schlägt sie nicht durch, beim kräftigen Anbremsen hat sie noch Reserven. Apropos Bremsen: die Einzelscheibe vorne hat auch nach einer längeren Kurvenhatz keine Schwächen gezeigt. Die bremsst stabil die Fuhre ein und man hat jederzeit ein sicheres Gefühl.

Die Hinterhand macht, was sie soll, ohne dabei an Bequemlichkeit zu verlieren. Die hintere Feder ist



Auch auf Feldwegen macht die Enduro eine gute Figur. Foto: Lenzen

einstellbar. Die Schweißnähte des Verstellrings schaut man sich aber besser nicht so genau an.



Die Maschine ist leicht und handlich und lässt sich leicht auch durch heftiges Kurvengeschlängel dirigieren. Foto: Lenzen

Reifen? Ja, hat sie. Die Auslieferungsreifen sind Indische Ceat-Reifen. Sie funktionieren im Trockenen hervorragend, im Nassen zeigten sie bei runder Fahrweise keine Schwächen. Einmal rutschte es hinten etwas, aber das war beim Anbremsen und etwas provoziert. Mit den 40 PS der Himalayan sind sie nur schwer aus der Ruhe zu bringen. Es sind Semi-Enduroreifen. Gegebenenfalls würden aktuelle Conti Trail Attack oder Pirelli STR hier mehr Gefühl und Sicherheit vermitteln. Das wäre zu testen.

Was die Himalayan aber wirklich auszeichnet: Sie ist extrem handlich. Der Schwerpunkt ist relativ tief, die Sitzposition für eine Enduro niedrig, und so präsentiert sich die Himalayan extrem wendig und willig in Kurven. Besonders enge Kehren machen richtig Spaß mit dem Motorrad.

Mit 3,2 Litern ein niedriger Verbrauch

Ein Einzylinder mit 450ccm und 40 PS läuft sauber und sparsam. Auf den von uns gefahrenen 1800 Kilometern kamen wir auf einen Verbrauch von 3,5 Litern, die aber nur durch unsere Autobahnfahrt (fast durchgehend Tempo 120) auf dem Rückweg vom Schwarzwald zustande kamen. Im reinen Landstraßenbetrieb nahm sie sich 3,2 Liter im Durchschnitt. In Verbindung mit dem 17-Liter-Tank sind so lange Etappen möglich.

Die Leistung gibt der Motor sauber ab, er benötigt aber gewisse Drehzahlen, bevor man wirklich von Leistung sprechen kann. Die von mir erreichte Höchstgeschwindigkeit von 161 Km/h erreichte sie im roten Bereich bei 8000 Umdrehungen. Bis dahin dreht der Motor willig durch, aber eben den 40 PS entsprechend. Es ist nicht wirklich ein Spurt, eher ein Herantasten. Die ganze Fuhre bleibt auch bei 160 stabil, trotz Gepäckrolle und einem nicht untergewichtigen Fahrer. Kein Wackeln, nichts. Sie bleibt stoisch ruhig.

Motor braucht Drehzahlen

Bei niedrigen Drehzahlen hackt die Kette extrem, weswegen man nach kurzer Zeit fast immer in einem höheren Drehzahlbereich unterwegs ist, als von der Kraft und dem Drehmoment eigentlich notwendig wäre. Apropos Drehmoment: Nicht zu viel erwarten. Er bollert und hackt, aber viel passiert durch den geringen Hubraum nicht wirklich. Auch deswegen sind immer höhere Drehzahlen gefragt, will man aus Kurven entsprechend herausbeschleunigen.

Und das „wäre da nicht“?

Der Seitenständer: man muss ihn schon mit Schwung betätigen, damit er allein in den ausgeklappten Zustand springt, weil man mit dem Bein nicht an der Fußraste vorbeikommt, ohne von dem Betätigungsstift abzurutschen. Nervt auf Dauer.

Das Display ist ein rundes, voll digitales Anzeigeelement. Hier kann man zwischen zwei Modi wechseln, digital und analog. Im Analog-Modus erhält man ein Runddisplay mit einem

Drehzahlmesser außen und dem Rest der Anzeige in der Mitte. Trip 1, 2 oder die anderen Informationen befinden sich im unteren Bereich.

Digital bedeutet: Zweigeteilt, oben ist der Platz für die Informationen (Trip 1 und 2) oder die eingebaute Navigation. Die Menüführung und Einstellungen sollen über einen Joystick-ähnlichen Schalter erfolgen. Sollen . . . denn hier gibt es ein Problem. Es ist ein Vier-Wege-Schalter verbaut, der keinerlei Haptik zurückgibt. Es gleicht einem extremen Geduldsspiel, bis man sich damit durch die Menüs gehandelt hat. Der Betätigungsdruck in die Mitte ist reine Glückssache, auch ohne Handschuhe. Auch die Menüführung ist nicht wirklich intuitiv zu nennen. Ohne die Anleitung ist man völlig aufgeschmissen.

Die von Royal Enfield angepriesene „weltweit erste vollständige Kartennavigation auf einem runden Display, entwickelt mit der Plattform von Google Maps“ ist ein Witz.

Die Schritte im Einzelnen:

1. Herunterladen der Royal Enfield App
2. Beim Starten der App: Registrieren bei RE, langes Warten auf die Bestätigungs-E-Mail.
3. Koppeln des Motorrads mit dem Smartphone. Nach langem Suchen in der Anleitung dann der Hinweis: WLAN verbinden, Passwort findet man im Menü (Achtung: hier hilft ein Geduldsspiel unendlich weiter . . .).
4. Die App startet mit einer Navigation, das aussieht wie Google Maps. Mitnichten kann man aber das Google Maps des Smartphones verwenden. Es muss über die RE-App stattfinden. 5. Gibt man nun eine Zieladresse ein, erscheint die Meldung „RE Prime, die Route zum Ziel konnte nicht berechnet werden“!

Insgesamt kann man sagen: gut gemeintes Gimmick, mehr auch nicht. Es mag am Benutzer liegen. Aber intuitive Bedienung geht anders. Zumindest die Kartendarstellung ist schick.



*Die Bedienung der Kartennavigation und überhaupt der digitalen Anzeige erfordert Geduld.
Foto: Lenzen*

Ein durchaus positives Fazit



Viel Motorrad und Fahrspaß fürs Geld bietet die New Himalayan. Foto: Lenzen

Das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt. Wenn Royal Enfield jetzt noch an den nervigen Kleinigkeiten feilt und diese lästigen Schalter austauscht, dann ist dieses Motorrad ein echter Bringer. Für verhältnismäßig kleines Geld (6440 Euro) gibt es viel Motorrad, das auch viel Spaß vermittelt. Zum Reisen ist die Himalayan definitiv geeignet. Für Fernreisen sind andere Federelemente zu empfehlen, aber für die Urlaubsreise ist sie bereit!

Und schick ist sie auch. Die goldenen Felgen sind ein Hingucker, das ausgefallene Design der Front muss man mögen. Beim Fahren sieht man es nicht. Aber es lassen sich überall Taschen verzurren. Und für die Reise eventuell wichtig: Ein USB-Stecker ist am Lenker ebenfalls vorhanden.

Interceptor 650

Die Royal Enfield Interceptor 650, die wir in der Lightning-Edition testen konnten, trifft mit ihrem Chrom-Tank und dem Design im Retro-Style den Nerv der Motorradfahrer.

Egal, wo man anhält, man wird angesprochen. Während die Himalayan kaum beachtet wird, stehen jüngere und ältere vor dem Retro-Bike und meistens kommt die Frage: „Wie alt ist die Maschine?“ Die Antwort, dass es sich um ein neues Motorrad handelt, wird mit ungläubigen Blicken kommentiert. Man fährt einen nagelneuen Oldtimer, zumindest, was das Design betrifft.

Ansonsten ist das Motorrad relativ modern. 45 PS in einem Zweizylinder, der dank einer Ausgleichswelle sehr laufruhig ist. Die 45 Pferdchen brauchen etwas, um sich zu versammeln und Galopp ist nicht die Paradedisziplin. Aber die Leistung reicht allemal aus, um zu cruisen und die Landschaft zu genießen. Auch in bergigen Abschnitten muss man nicht hinten anstehen.

Getragen wird die Interceptor von einem herkömmlichen Rahmen, mit für heutige Verhältnisse sehr dünnen Gabel-Standrohren, einer Einzel-Bremsscheibe vorne und zwei Federbeinen an der Hinterhand. Eine durchgehende Sitzbank, die recht schmal ist und eine niedrige Sitzhöhe offeriert, aber einigermaßen bequem ist.



Bei jedem Stopp ist die Interceptor der Hingucker, die Himalayan wird weniger beachtet. Foto: Lenzen

Ein ausgewachsenes Motorrad mit Spaßfaktor

Unterm Strich ist es ein ausgewachsenes Motorrad, das Spaß macht. Die Bedienung ist ebenfalls Oldstyle. Kupplungshebel und Bremse etwas Wischiwaschi, nicht knackig oder mit kurzen Wegen, eher wie „früher“. Das Fahrwerk ist bequem, hat aber wenig Reserven. Aber sie ist ja auch nicht zum Ballern gebaut, eher zum Cruisen.

Zwei Rundinstrumente unterstreichen den Classic-Style, allerdings mit einer integrierten LCD-Anzeige. Tageskilometer können über eine mittig zwischen den Instrumenten angebrachten Knopf zurückgestellt werden. Das ist aber echte Fummelei. Der Motor läuft sehr rund und harmonisch, passt zu den 45 PS. Das Getriebe ist etwas schwammig zu schalten, den Leerlauf zu finden kann im Stand zur Geduldprobe werden.

Und der Twin ist handlich, aber nicht kippelig. Ein niedriger Schwerpunkt in Verbindung mit dem nicht zu breiten Lenker lässt das Handling spielerisch wirken. Allein der vorhandene Hauptständer erfordert echten Willen. Sie aufzubocken ist Arbeit! Da ist sie störrisch wie sonst ein Esel. Und der Seitenständer? Da verhält es sich wie bei der New Himalayan. Um diesen in seine ausgeklappte Position zu bringen, ist die Raste im Weg. Also nur mit viel Schwung!

Für Retro-Fans ist sie eine Überlegung wert

Aufgefallen ist uns beim Test ein leichtes Shimmy bei Tempo 80 auf der Autobahn, das mit etwas festerem Zupacken direkt im Griff war und auch nur einen sehr engen Drehzahlbereich auftauchte. Der Verbrauch lag auf unserer Tour, die von vielen schönen kurvigen Strecken, einer längeren Autobahnetappe und leider viel Regen geprägt war, bei 3,6 Litern. In der Höchstgeschwindigkeit lag sie etwas unter der Himalayan. Und auch beim Fazit gilt für sie: Viel Motorrad für das Geld, fummelige Schalter und billige Hebeleien, aber letztlich kein echter Kritikpunkt, sondern für Retro-Fans, denen die Leistung ausreicht, eine echte Überlegung wert.

Lösung für Reifenproblematik in Sicht

Michael Lenzen

Verärgerung bei vielen Motorradfahrern über unsinnige Regelung groß



Das Thema Rad/Reifenkombination bei Motorrädern ohne EU-Zulassung sorgt seit geraumer Zeit für viele Probleme bei Fahrern von Motorrädern, die vor dem Jahr 2000 zugelassen wurden. Die Problematik wurde vom BVDM 2019, als die neuen Regeln im Verkehrsblatt 15/2019 veröffentlicht wurden, direkt angesprochen. Wir haben dazu 2020 in einem [Artikel](#) auf unserer Homepage ausführlich Stellung genommen und auch um entsprechende Informationen

und Hintergründe gebeten, die wir aber nie erhalten haben.

Das jetzige Verfahren ist weder nachvollziehbar noch praktikabel und schon gar nicht akzeptabel. Die Prüforganisationen handeln sehr unterschiedlich und sind teilweise überfordert, Einzelabnahmen sind unverhältnismäßig und teuer. Die Probleme mit der Eintragung moderner Reifen, die ein Sicherheitsgewinn sind, wurden von Motorradfahrern, Verbänden und Zeitschriften immer dargestellt, aber eine Lösung war nicht in Sicht. Das sieht jetzt anders aus.

BVDM schildert die Problematik der 2019 beschlossenen Regelung

Der BVDM hatte den für Straßenverkehr zuständigen Parlamentarischen Staatssekretär um ein Gespräch in Sachen Rad/Reifenkombination sowie weiterer Motorradthemen gebeten. Am Dienstag, 29. Oktober, fand dieses Gespräch in den Räumen von Oliver Luksic in Saarbrücken statt. Für den BVDM nahmen Markus Kiwitter, Ansprechpartner für das Saarland und Vorsitzender Michael Lenzen teil.

Sie schilderten die Problematik und kritisierten auch die Kommunikation im Rahmen der Veröffentlichung im Verkehrsblatt 15/2019. Wichtig war ihnen aber vor allem schnellstmöglich eine sinnvolle, transparente und praktikable Lösung zu finden. Über Inhalte dieser Lösung vereinbarten beide Seiten Stillschweigen, bis sie den Ländern, die für die Prüforganisationen zuständig sind, vorgestellt und die praktische Umsetzung mit den Organisationen geklärt ist.

BVDM rechnet mit einer Lösung im Frühjahr 2025

Nach dem guten Gespräch geht BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen jetzt davon aus, dass es zum Start der Motorradsaison im März 2025 eine vernünftige Lösung geben wird. Der BVDM wird so bald wie möglich darüber berichten.

Individuelle Mobilität & Motorrad – EU-Wahl 2024

Rainald Mohr



Zur Europawahl analysiert der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) das Wahlprogramm der Parteien, die voraussichtlich mehr als drei Prozent der Wählerstimmen erreichen können. Wie stellen sich die Parteien zur Zukunft der Mobilität, welche Rolle spielt dabei das Motorrad und wie sehen die Aussagen zur Verkehrspolitik aus, die auch das Motorradfahren betreffen? Das sind einige der Aspekte, die der Autor untersucht hat. Sicher, das Wahlprogramm der

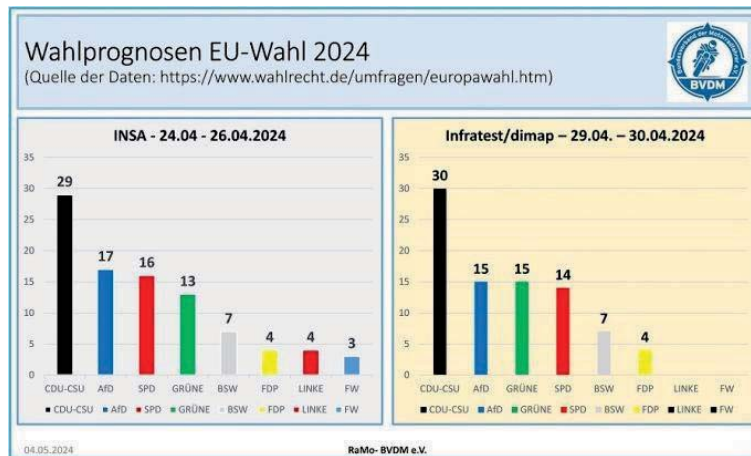
Parteien ist wie ein bunter Blumenstrauß, mit einer Vielzahl an Angeboten und Zielen. Mobilität, dazu individuelle Mobilität, ist nur ein Aspekt unter vielen. Es ist verständlich, dass die Mobilität nicht das einzige Entscheidungskriterium bei der Wahlentscheidung ist. Aber gerade weil das Motorrad für uns Motorradfahrer eine hohe emotionale Komponente hat, sind die Aussagen der Parteien zur Verkehrspolitik für Motorradfahrer vermutlich nicht unwichtig.

Die EU beeinflusst erheblich die Straßenverkehrs-Gesetzgebung der nationalen Staaten. Bereits im Dezember 2020 hat die EU ein Strategiepapier unter dem Namen veröffentlicht „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (1) In diesem Papier werden Ziele mit erheblicher Tragweite auch für das Motorrad definiert, im Mittelpunkt steht das Thema Emission (Zitat): „Wir müssen die richtigen Anreize setzen, um den Übergang zu emissionsfreier Mobilität voranzutreiben. Diese Anreize sind in erster Linie wirtschaftlicher Art, nämlich CO₂ -Bepreisung, Besteuerung und Erhebung von Infrastrukturgebühren...“ (2). Vereinfacht ausgedrückt: Individuelle Mobilität, besonders mit dem Verbrenner-Motor, soll gezielt verteuert werden.



Welche Parteien haben wir ausgewählt?

Der Bundeswahlausschuss hat in Deutschland 35 Parteien und Vereinigungen für die Europawahl am 9. Juni zugelassen. Wir betrachten die Wahlprogramme der Parteien, die Aussichten auf einen nennenswerten Wahlerfolg haben. Diesen definieren wir mit drei Prozent und mehr. Die aktuellen Umfragen renommierter Forschungsinstitute (beide Ende April 2024) bieten ein etwas uneinheitliches Bild. Als stabil über drei Prozent zeigen sich die Parteien CDU/CSU, AfD, GRÜNE, SPD, BSW (Bündnis Sarah Wagenknecht) und FDP. Die Freien Wähler (FW) und die LINKE haben aktuell keine stabile Aussicht, drei Prozent oder mehr zu erreichen (3).



Um es vorwegzunehmen: In keinem der Wahlprogramme wird das Motorrad wörtlich erwähnt. Allerdings, so werden wir sehen, gibt es eine Vielzahl von Implikationen auch für den Motorradfahrer.

CDU/CSU

Das Programm von CDU und CSU ist mit Abstand das kürzeste aller hier betrachteten Parteien, es passt auf „nur“ 25 Seiten. Das Thema Verkehr und Mobilität hat keine eigne Überschrift, es findet sich eingearbeitet auf den Seiten 14 und 16. Die CDU betont und fordert „Technologieoffenheit“ und bekennt sich wörtlich und ausdrücklich zum Verbrenner-Motor.

(Zitat): „Wir wollen das Verbrennerverbot wieder abschaffen und die deutsche Spitzentechnologie des Verbrennungsmotors erhalten und technologieoffen weiterentwickeln. Synthetische Kraftstoffe spielen dafür eine zentrale Rolle“ (4).

Diese Aussage hat eine direkte Implikation für das Motorrad. Würde der Verbrenner im Pkw-Segment abgeschafft, würde auch das Tankstellennetz radikal reduziert und die Benzinpreise zusätzlich extrem steigen. Denn die „economies of scale“ würden es nicht erlauben, für eine vergleichsweise kleine Zahl an Motorräder ein großes Tankstellennetz mit Treibstoff zu akzeptablen Marktpreisen zu betreiben.

Die CDU/CSU geht ebenfalls auf die Diskussion zum europäischen Führerscheinrecht ein, das in der EU noch nicht vollständig abgeschlossen ist. Dem Vorschlag, den Führerschein für Fahrenanfänger und ältere Menschen drastisch zu beschränken, wird eine Absage erteilt.

(Zitat): „Mobilität ist individuelle Freiheit ... Unser Ziel ist daher, die aktuelle Gültigkeitsdauer der Führerscheine beizubehalten. Wir lehnen die Einführung von medizinischen Tests für ältere Menschen ab.“ (5).

Bündnis 90/Die Grünen

Die Grünen sprechen in ihrem Programm mehrfach von „Zukunftstechnologie“, der Begriff „Technologieoffenheit“ findet sich allerdings nicht. Der Schwerpunkt des Grünen Mobilitätsprogramms liegt auf der Mobilitätswende. Zentrale Begriffe sind „Europas Verkehrswende voranbringen“ (6), diese soll unter anderem erreicht werden durch eine „Stärkung von Bahn- und Fahrradwirtschaft“ (6). Bezogen auf die individuelle Mobilität wird gefordert, eine „Antriebswende umsetzen“. Dies bedeutet, „komfortable Fortbewegung auch ohne eigenes Auto“. Zu alternativen Treibstoffen heißt es: „Im Straßenverkehr jedoch lehnen wir den Einsatz von E-Fuels ab. ... Grünen Wasserstoff fördern wir im Straßenverkehr nur im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge.“ (7)

Diese politischen Ziele, die für Pkw formuliert werden, bedeuten wohl das Aus für das Verbrenner-Motorrad. Und solange E-Motorräder aufgrund ihrer Reichweite überwiegend auf Kurzstrecken eingesetzt werden, auch das Aus für das Motorrad als „Fern-Reise-Mittel“.

Angesprochen werden auch die Themen Sicherheit „*Vision Zero für den Straßenverkehr, ..., dass es keine Verkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten mehr gibt.*“ Und das Thema Lärm: „*Wir setzen uns für ambitioniertere Reduktionsziele im Verkehr ein. Flugzeuge, Bahnen, Autos und Motorräder wollen wir stärker für die Gesundheit der Menschen in die Verantwortung nehmen*“ (7).

SPD

Ähnlich wie bei den Grünen findet sich der Begriff „Technologieoffenheit“ im Wahlprogramm der SPD nicht. Auch der Verbrenner-Motor wird nicht erwähnt. Auch die SPD fordert eine Mobilitätswende. Wir „... *leiten eine echte europäische Mobilitätswende ein. Dies erfordert eine Transformation in allen Verkehrsbereichen, einschließlich des Individualverkehrs, (und) des öffentlichen Verkehrs ...*“ (11). Der Gedanke der „sozialen Gerechtigkeit“ wird bei der angestrebten Mobilitätswende betont, damit (Zitat) „*alle Bevölkerungsgruppen Zugang zu klimafreundlichen Verkehrslösungen haben und dass niemand aufgrund des sozialen Status oder Einkommens benachteiligt wird*“. Allerdings soll dies primär durch preiswerten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn) realisiert werden. (11)

AfD

„Die AfD unterstützt und fördert den motorisierten Individualverkehr als beliebteste und modernste Möglichkeit der Fortbewegung“ und ... „*lehnt ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen strikt ab*“. Ebenso werden jegliche Restriktionen beim Führerschein abgelehnt. Im Gegenteil: Das begleitende, lernende Fahren von Jugendlichen ab 16 Jahren soll gefördert werden. Die Entscheidung zwischen Verbrenner-Motor und Elektro-Motor soll nicht durch Vorgaben, sondern durch den Markt (das Kaufverhalten) entschieden werden. Die Abschaffung des Verbrenners wird abgelehnt. (9) Besonders hervorgehoben wird (Zitat) „*die Freiheit des Individualverkehrs als zivilisatorische Errungenschaft*“. (10)

BSW (Bündnis Sarah Wagenknecht)

Die Partei BSW ist eine Neugründung, der prognostiziert wird, sieben Prozent der Wählerstimmen zu erreichen. Damit wird diese Partei die FDP, die Freien Wähler und die LINKE überflügeln.

Die Begriffe „Technologieoffenheit“ und „technische Innovation“ sind Schlüsselbegriffe in diesem Parteiprogramm, gefordert wird (Zitat): „*Eine Klima-, Energie- und Technologiepolitik, die Treibhausgase im Verkehrssektor durch Einsparziele technologieoffen mindert* (12). Es wird betont, „*Wir wollen Klimapolitik und Umweltschutz durch technologische Innovation, öffentliche Förderung und vernünftige Anreize voranbringen und nicht durch eine Verteuerung des Lebens der Menschen oder die Zerstörung und Vertreibung von Schlüsselindustrien aus Europa.*“. Folgerichtig wird ein Verbrenner-Verbot abgelehnt. „*Statt Verbrenner-Autos zu verbieten, ... wären Auflagen zur Entwicklung verbrauchsärmerer Modelle oder bezahlbarer klimaneutraler Brennstoffe die weit sinnvollere Strategie, zumal so der Fortbestand einer wichtigen heimischen Industrie mit einzigartigem Knowhow und hunderttausenden gut bezahlten Arbeitsplätzen gesichert werden könnte*“. (13)

FDP

Die Freien Demokraten betonen den freien, offenen Wettbewerb der Technologien, um zu entscheiden, welche Energieform/ welche Art von Motoren „morgen“ unsere individuelle Mobilität antreiben sollen. (14) Dies gilt auch für „E-Fuels“. Ein Benzinersatz, der inzwischen auch in Motorradmotoren, auch älterer Baujahre, erfolgreich getestet wurde. MOTORRAD online berichtet: Eine BMW R 1250 GS mit E-Fuel betankt, hatte eine Kraftstoffersparnis von 2,5 Prozent im Vergleich zum Verbrauch der mit Super Plus 98 betankten R 1250 GS eingefahren. (15).

Die FDP fordert wörtlich: „Alternative Kraftstoffe, wie E-Fuels, sollen sowohl als Reinkraftstoff als auch als Beimischung zulässig sein. Denn Verbrennungsmotoren sind nicht per se klimaschädlich, sondern ihr Betrieb mit fossilen Kraftstoffen. Um die Flotte der weltweit über eine Milliarde Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor klimafreundlicher zu machen, setzen wir deshalb auf die Substituierung fossiler Kraftstoffe durch synthetische Kraftstoffe und auf das Bekenntnis zum Verbrennungsmotor als Teil der Mobilität der Menschen. Wir wollen Verbrennungsmotoren klimafreundlich machen, nicht verbieten“. (16)

Die künstliche, steigende Verteuerung des Treibstoffes, infolge steigender CO2-Bepreisung wird ebenso abgelehnt, wie CO2-Flottengrenzwerte: „Wir werden die Flottengrenzwerte ersatzlos abschaffen“. (17)

Die FDP sieht den „Führerschein als gelebte Freiheit“. Er ermögliche Mobilität, gerade im ländlichen Raum. „Daher wollen wir das Mindestalter zum Erwerb eines Pkw-Führerscheins senken und begleitetes Fahren bereits ab 16 Jahren ermöglichen“. Einschränkungen für Senioren durch verpflichtende regelmäßige Gesundheitstests werden abgelehnt, denn dies „diskriminiert ältere Menschen“. (18)

Schwerpunkte in der Verkehrspolitik der Parteien zur EU-Wahl 2024						
Partei/ Themen	CDU/CSU	AfD	GRÜNE	SPD	BSW	FDP
Führerschein-Gültigkeit begrenzen	NEIN	-	-	-	-	NEIN
Führerschein, med. Zwangstests für Ältere	NEIN	NEIN	-	-	-	NEIN
Begleitetes Fahren ab 16	-	JA	-	-	-	JA
Verbrenner-Motor - erhalten	JA	JA	NEIN	NEIN	JA	JA
Technologie-Offenheit (Energie, Verkehr)	JA	JA	NEIN	NEIN	JA	JA
Mobilitätswende zu Bahn & Bus, Fahrrad	-	NEIN	JA	JA	-	-
Mobilitätswende (allgemein)	-	NEIN	JA	JA	-	-
Vision ZERO (Verletzte, Tote im Straßenverkehr)	-	-	JA	-	-	-
Reduzierung Lärm im Straßenverkehr	-	-	JA	-	-	-

Diese Übersicht zeigt die Schwerpunktsetzung der jeweiligen Partei. Daher thematisiert nicht jede Partei alle Themen. Dies wird durch einen Gedankenstrich verdeutlicht.

(Bildrechte: RaMo-BVDM e.V.)

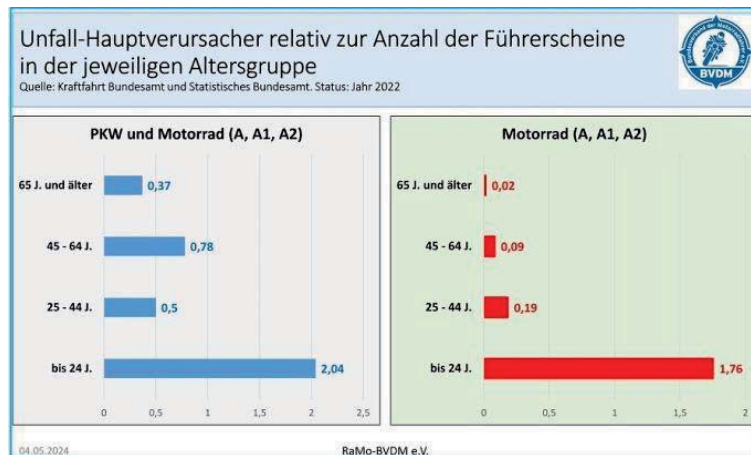
Zusammenfassung/Interpretation

Die Parteien SPD und Grüne setzen auf eine Mobilitätswende zu Lasten der individuellen Mobilität, verbunden mit dem Ziel, den Verbrenner-Motor zu eliminieren, um die CO2-Belastung im Verkehrssektor zu senken.

Von Technologieoffenheit ist in den Parteiprogrammen bei beiden keine Rede, bzw. sie wird nicht gewichtig in Betracht gezogen. Für das Motorrad bedeutet dies mittelfristig das „Aus“, zumindest als Fern-Reise-Mittel. Auch wenn dies von den GRÜNEN und der SPD nicht ausdrücklich angesprochen wird. Aber ohne Verbrenner-Pkw wird sich der Betrieb eine Tankstellenkette (die auch für E-Fuels nötig wäre) nicht rentieren.

CDU/CSU, BSW, AfD und FDP geben der technologischen Entwicklung eine Chance. Dies könnte den Verbrenner zukunftsfähig machen und so das Motorrad als Reise-Fahrzeug für den Fern-Tourismus erhalten.

Die im letzten 12 Monaten heftig geführte Diskussion innerhalb der EU und auch in Deutschland, in Bezug auf die von den Grünen im EU-Verkehrsausschuss drastisch geforderten Restriktionen in Bezug auf den Führerschein, sowohl bei den Fahranfänger als auch bei älteren Menschen, hat dazu geführt, dass dies ausdrücklich von CDU/CSU, BSW, FDP und AfD abgelehnt wird. Insbesondere verpflichtende medizinische Tests für ältere Fahrer werden strikt abgelehnt.



Das Thema „Fahrzeuglärm“ wird ausschließlich von den Grünen thematisiert. Sie folgen hier dem Umweltbundesamt, das dieses Thema zu einem künftigen Schwerpunkt des Umweltschutzes erklärt hat.

Insbesondere dieser letzte Punkt ist für uns Motorradfahrer sehr relevant. Der BVDM fordert alle Bilker auf: Fahrt rücksichtsvoll, fahrt leise, insbesondere im Umfeld von Wohnbebauungen. Nun habt Ihr Biker das letzte Wort: Am Sonntag, 9. Juni, an den Wahlurnen. Bitte geht wählen!

Anmerkungen, Quellennachweise:

- (1) https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF (Abgerufen 05.05.2024, 12:00 Uhr).
- (3) Datenquelle Wahlumfrage EU-Wahl: <https://www.wahlrecht.de/umfragen/europawahl.htm>
- (4) Wahlprogramm von CDU und CSU, Seite 14. Das Wahlprogramm findet sich hier: [Das Wahlprogramm CDU/CSU](#)
- (5) Wahlprogramm von CDU und CSU, Seite 16.
- (6) Wahlprogramm Bündnis 90/ DIE GRÜNEN: Das Wahlprogramm findet sich hier: [Das Wahlprogramm DIE GRÜNEN](#)
Siehe Seite 30.
- (7) Wahlprogramm Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, Seite 32
- (8) Wahlprogramm der AfD, Seite 32/33. Das Wahlprogramm findet sich hier: [Das Wahlprogramm der AfD](#)
- (9) Wahlprogramm der AfD, Seite 34
- (10) Wahlprogramm der AfD, Seite 41
- (11) Wahlprogramm der SPD, Seite 18. Das Wahlprogramm findet sich hier: [Das Wahlprogramm der SPD](#)
- (12) Wahlprogramm der Partei BSW, Seite 10. Das Wahlprogramm findet sich hier: [Das Wahlprogramm der BSW](#)



- (13) Wahlprogramm BSW, Seite 10.
- (14) Wahlprogramm der FDP, Seite 8. Das Wahlprogramm findet sich hier: [Das Wahlprogramm der FDP](#)
- (15) MOTORRAD online:
<https://www.motorradonline.de/ratgeber/motorrad-testet-e-fuel-repub-2/> (Abgerufen 04.05.2024, 17:44 Uhr).
- (16) Wahlprogramm der FDP, Seite 19
- (17) Wahlprogramm der FDP, Seite 18
- (18) Wahlprogramm der FDP, Seite 19/20

FEMA Spring Meeting 01.06.2024 - Bericht

Uwe Flammer / Olaf Biethan

FEMA Spring Meeting 01.06.2024 - Bericht

Am 1. Juni trafen sich die Vertreter der Europäischen Motorradfahrer-Verbände auf Einladung des Bundesverbandes der Motorradfahrer in Bad Homburg vor der Höhe zur Frühjahrskonferenz (Spring Meeting) des Europäischen Motorradfahrerverbandes FEMA (Fédération of European Motorcyclists Assoziation). FEMA-Präsident Odd Terje Dovik und FEMA-Generalsekretär Wim Taal konnten 25 Teilnehmer von 15 Organisationen begrüßen, die meisten davon in Präsenz. 5 Teilnehmer nutzten die Möglichkeit, online an der Tagung teilzunehmen. Besonders freuten wir uns zu Beginn der Sitzung über das Grußwort von Stadtrat Tobias Ottaviani, der als Vertreter des Magistrats von Bad Homburg persönlich zur Begrüßung und Eröffnung der Konferenz erschienen war.



Leider sind keine Mitgliedsverbände aus Großbritannien mehr in der FEMA vertreten. Nachdem die British Motorcyclists Federation (BMF) bereits zum Jahresende 2023 aus der FEMA ausgetreten war, folgte vor kurzem die Motorcycle Action Group (MAG UK). Während die BMF zu der Ansicht gekommen war, dass eine Mitgliedschaft in der FEMA für einen britischen Motorradfahrerverband nach dem Brexit nicht mehr sinnvoll sei, hatte sich die MAG UK an der Haltung der FEMA zur Zukunft des Motorradfahrens gestört. Die Mitgliedsverbände der FEMA sind sich im Klaren darüber, dass der Klimawandel Realität ist, und sprechen sich dafür aus, klimaneutrales Motorradfahren zu fördern. Dazu verfolgt die FEMA zwei Linien. Einerseits sprechen wir uns dafür aus, die Verbreitung elektrisch angetriebener Motorräder und Motorroller, insbesondere für den urbanen Verkehr und für Pendler zu unterstützen. Dies unter anderem durch Einführung Herstellerübergreifender Standards für schnell wechselbare Batterien. Gleichzeitig wollen wir aber dem klassischen Motorrad mit Verbrennungsmotor einen Weg in die Zukunft aufzeigen.

Bereits jetzt fördert der Welt-Motorradsportverband FIM den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen im Rennsport. Mehr dazu ist im gemeinsamen Manifest der Verbände ACEM (Verband der europäischen Motorradhersteller und Importeure), FIM (Internationaler Motorrad-Sportverband) und FEMA (Verband der Europäischen Motorradfahrerverbände) nachzulesen (Link siehe unten). Dieser Haltung und dem so entstandenen Manifest mochte sich die MAG UK nicht anschließen.

Dafür haben wir in Gestalt von Bikers Voice Austria einen engagierten neuen Mitgliedsverband gewonnen, der in Österreich für die Interessen der Motorradfahrer eintritt und von dem wir sicher noch viel hören werden. Als weiteres neues Mitglied der FEMA konnten wir den spanischen Motorradfahrer-Verband Asociación Nacional de Motoristas (ANM) willkommen heißen.

Im Auftrag des Welt-Motorradsportverbands FIM kam Chris Hodder aus Großbritannien als Gast zu unserer Tagung. Somit hatten wir doch noch einen Funktionär aus dem Vereinigten Königreich vor Ort. Chris bestätigte uns, dass die FEMA ab dem 1. Januar 2025 als assoziiertes Mitglied in die FIM aufgenommen sei. Damit wird sich die bereits bestehende Zusammenarbeit zwischen FIM und FEMA weiter verstärken.

Die Zusammenarbeit der drei europäischen Verbände ACEM, FIM und FEMA ist für die Motorradszene in Europa von großer Bedeutung und ein großer Fortschritt, den wir gar nicht hoch genug einschätzen können. Die Vertreter der Industrie, des Motorradsports und der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer haben sich zusammengefunden und treten gemeinsam gegenüber der Politik auf. Konkret äußert sich dies unter anderem darin, dass BVDM- Vorstandsmitglied Olaf Biethan Mitglied der FIM Mobility Commission ist und Jesper Christensen aus dem Vorstand des schwedischen Motorradfahrer-Verbandes SMC diese Kommission als Direktor leitet. Mit Michael Weiss ist der BVDM außerdem in der FIM Touring Commission aktiv.

Hans Jörgen Hansen vom dänischen Motorradfahrerverband MCTC zeigte auf, was in der Motorradszene an Interessenvertretung möglich ist. 35 Prozent aller Motorradfahrer in Dänemark sind Mitglied im MCTC, und die Zeitung des MCTC wird von 670.000 Menschen in ganz Dänemark gelesen. Zahlen, von denen wir in Deutschland nur träumen können. Generell sind die skandinavischen Verbände sehr stark. Vier der sechs Vorstandsmitglieder der FEMA kommen aus skandinavischen Verbänden. Dies hat wohl viel mit der Einstellung der Bürger Skandinaviens zum Staat zu tun. Sie verstehen sich als aktive Bürger, die bereit sind, sich in die Gestaltung ihres Staates einzubringen. Eine Haltung, von der in Deutschland zwar viel geredet wird, die sich aber nur wenige von uns im Alltag zu eigen machen.

Die Konferenz endete mit einem gemeinsamen Abendessen in der Altstadt von Bad Homburg. Vorher blieb noch etwas Zeit, um das alte Residenzschloss der Landgrafen von Hessen-Homburg wenigstens von außen anzusehen und den Blick vom Schlosshof auf die Berge des Taunus zu genießen. Die Herbstkonferenz wird im Oktober in Schipol in den Niederlanden stattfinden. Das gemeinsame Manifest von ACEM, FIM und FEMA ist auf der Website der FEMA (in englischer Sprache) hier zu finden:

<https://www.femamotorcycling.eu/manifesto2024/>





Gericht sieht bei Klagen gegen Streckensperrungen keine Eilbedürftigkeit

Michael Wilczynski

Sperrungen Priorei und Simmerath. Klagen nicht verloren. Aber auch noch nicht gewonnen.



Zwei unserer Mitglieder haben gegen Streckensperrungen in NRW geklagt. Zum einen ging es um die L 128 bei Simmerath, zwischen Steckenborn und Woffelsbach in der Eifel. Zum anderen um die L 701 bei Breckerfeld, besser bekannt als Priorei.

In beiden Fällen wurde vor dem Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster verhandelt, nachdem die zuständigen Verwaltungsgerichte die Eilanträge abgelehnt hatte. Aber auch das OVG Münster sah es wie die Richter der Verwaltungsgerichte. Es liege keine Eilbedürftigkeit vor. Dies sind keine Urteile in der Sache, sondern das

OVG hat über die Eilbedürftigkeit entschieden.

Da wir als Unterstützer der Mitglieder, die geklagt haben, diese Beschlüsse erst am 24. Mai erhalten haben, können wir nicht wirklich viel dazu sagen. Nun heißt es abwarten, bis es zu den Hauptverhandlungen kommen wird, in denen über die Rechtmäßigkeit der angeordneten Sperrungen verhandelt wird. Leider kann sich dies sehr lange hinziehen, da unsere Verwaltungsgerichte sehr stark ausgelastet sind. Die Richter müssen alles lesen und bewerten, um hinterher objektive Urteile fällen können.



Das Verhalten des Ennepe-Ruhr-Kreises und auch der Städteregion Aachen ist in unseren Augen allerdings schon sehr speziell.

Eine Sperrung ist einfacher umzusetzen, als sich sinnvolle Gedanken zur allgemeinen Verkehrssicherheit zu machen. Es werden nur mindestens 2 Schilder VZ 255 aufgestellt werden und fertig.

Im Falle der Priorei ist es noch wesentlich gravierender! Das Verwaltungsgericht Arnsberg hatte seinerzeit die alte Sperrung der Straße als nicht rechtmäßig beanstandet. Daraufhin wurde die Straße auch für Motorradfahrende wieder geöffnet. Es wurden aber keinerlei Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit vorgenommen! Man hat einfach abgewartet bis einige Unfälle geschehen sind, um dann erneut eine Sperrung aufgrund der Unfallzahlen auszusprechen! Also einfach ausgesessen! Fehlende oder kaum noch sichtbare Fahrbahnmarkierungen wurden nicht erneuert, Unterfahrschutz wurde nicht montiert. Selbst eine Anfrage des Breckerfelder Bürgermeisters an den Landkreis, mit der Bitte Tempo 50 teilweise einzuführen, wurde seitens des Kreises als nicht notwendig abgelehnt.

Nun ist es an uns abzuwarten, bis die Gerichte Termine für die Hauptverhandlung finden und anberaumen. Drückt uns die Daumen und unterstützt den BVDM e.V. im Kampf gegen die Streckensperrungen mit einer Mitgliedschaft!

Mops Manfred fährt Motorrad

Anke und Alexander Gallaun

Das bin ich

Hallo liebe Motorradfreunde, ich heiße Manfred, bin ein kleiner Mops, bin im August vier Jahre jung geworden und bin das Fellkind von Anke und Alexander. Einige von Euch haben mich schon auf der Jahreshauptversammlung in Neckarsulm kennengelernt. Eigentlich dürfen keine Hunde ins Zweiradmuseum hinein – aber ich habe gleich das Herz der Museumsleiterin gewonnen, so dass ich eine Ausnahmegenehmigung bekam. Das Gequatsche hat mich nicht so interessiert – also bin ich lautstark eingeschlafen. Bei den Führungen saß ich aber ganz vorn in der ersten Reihe und hörte gespannt zu. Verstanden habe ich allerdings wenig – aber so getan als ob habe ich.



Seit ich 17 Wochen alt bin, wohne ich in Allmersbach im Tal und habe mit meinen Eltern schon viele Abenteuer erlebt. Ich bin ziemlich angstfrei und mache daher alles mit. Ob Gondel oder Sessellift, überfüllte S-Bahn oder die Highline 179 bei Neuschwanstein – kein Problem. Zelten, Hotel oder gutes Restaurant – ich weiß mich überall zu benehmen. Ich bin quasi ein Cosmopolitan.

Ich lerne Sozius

Mein Vater fährt sehr gern Motorrad. Schon als ich ganz klein war, war für ihn klar, dass ich mitfahren soll. Vor dem Riesending hatte ich als Welppe großen Respekt, weil das zweirädrige Ungetüm Krach macht und stinkt. Zu Beginn war ich ganz schön in der Zwickmühle –



einerseits möchte ich immer mit meinen Menscheneltern zusammen sein, andererseits ging mir damals schon ein bisschen der Stift.

Meine Menscheneltern sind mit mir aber ganz behutsam umgegangen. Zunächst haben sie meine Motorradtasche ins Wohnzimmer gestellt, damit ich mich an die Tasche gewöhne. Mit Leckerlies haben sie mich geschickt geködert, dass ich auch mal in der Tasche sitze. Und tatsächlich habe ich gemerkt, dass mir in dieser Tasche nichts passiert. Zu allen Seiten kann ich rausschauen. Dann wurde ich mal ans Motorrad geführt. Irgendwann wurde es gestartet als ich danebenstand. Erst habe ich mich erschrocken, aber meine Menscheneltern haben sich neben mich gesetzt und mich gestreichelt. Da habe ich mich schnell beruhigt. Im nächsten Schritt wurde ich aufs Motorrad gesetzt und hin und her geschoben. Das hat mir nichts ausgemacht. Wenn Mama putzt und saugt, schiebt sie mein Körbchen auch hin und her – egal ob ich gerade drin liege.

Papa hat sich mit mir aufs Motorrad gesetzt und dann die Maschine gestartet. Ich saß auf dem Tank. Unter mir hat es ordentlich vibriert – da wollte ich ganz schnell wieder runter. Aber als ich das zwei- oder dreimal gemacht hatte, war das okay für mich.

Meine erste Testrunde

Dann haben mich meine Eltern in die Tasche gesetzt, meine Sonnenbrille und mein Geschirr angezogen und mich in der Tasche angeleint – das ist quasi wie ein Sicherheitsgurt. Mein Papa wollte mal testen, ob ich da hinten in meiner Tasche brav bin und fuhr zunächst einmal um den Häuserblock. Einmal war ja ganz okay. Beim zweiten Mal hat es mir schon nicht mehr so gefallen. Es war für mich ungewohnt – zum einen fahre ich rückwärts und sehe nichts, dann kippt das Motorrad auch immer so in den Kurven ... Dann bin ich einfach aus der Tasche gehüpft. Gott sei Dank war ich angeleint und die Leine war recht kurz. Ich hing in meinem Geschirr kurz über der Auspuffanlage. Da hatte ich ganz schön Glück. Wäre die Leine oder ich etwas länger gewesen, hätte ich mir den Hintern am Auspuff verbrannt.



Anke und Alexander Gallaun mit Mops Manfred, der in einer gepolsterten Hecktasche mitfährt. Foto:Gallaun

Papa hat dann oben die Tasche zugemacht, so dass ich lediglich an den Seiten und nach hinten rausschauen konnte. Das hatte ich nun davon ...

Meine erste Ausfahrt

Meine Eltern und ich lieben das Allgäu. Ist ja auch nicht so weit von uns entfernt. Dorthin ging meine erste längere Motorrad-Tour. Wir sind zwar mit dem Auto hingefahren, da das Wetter nicht so vielversprechend war, aber das Motorrad war im Hänger. Zunächst hat sich Papa mit mir auf dem Motorrad langsam an die Geschwindigkeit herangetastet. Bestimmt waren wir ein Verkehrshindernis. Aber als ich ganz ruhig in meiner Tasche blieb, hat er immer mehr Gas gegeben. Selbst am Oberjoch und im Namlostal, bei den vielen Kurven, wurde ich nicht grün im Gesicht. Ganz im Gegenteil – mir gefällt's jetzt!

Das erste Mal Camping

Meine Eltern wollten im Sommer die „Deutsche Alpenstraße“ fahren. Das Ganze mit Zelt. Meine Mama fährt auch Motorrad. Das hat den Vorteil, dass wir mehr mitnehmen können. Vor allem Futter für mich. Wegen mir mussten einige Sachen verändert werden – die Stühle und der Tisch mussten im kleineren Format angeschafft werden. Ich brauchte eine wasserfeste

Tasche für die Gepäckrolle, damit meine Decke und meine Näpfe mit auf Reisen gehen können. Mama portioniert mein Futter und mein Nahrungsergänzungsmittel in kleine Tüten. Damit ich nicht zu fett werde, wird mein zuvor mein Futter abgewogen.

Vorher musste ein Testlauf gemacht werden – nicht jeder mag Camping. Weil es an der „Deutschen Alpenstraße“ jede Menge Seen gibt, wollten meine Menscheneltern schauen, ob mir das Wasser auch gefällt. Meine Mama ist eine Wasserratte und möchte gern mit dem Kanu fahren. Als Welppe hatte ich einmal einen Badeunfall. Schwimmen mag ich seither nicht mehr. Duschen geht aber. Nun sollte getestet werden, ob ich seekrank werde, wenn wir ein Boot ausleihen. Es ging für eine Nacht zur Hammerschmiede bei Abtsgmünd. Da gibt es einen kleinen See und einen familiengeführten Campingplatz. Beim Campen habe ich mich gleich wohl gefühlt. Ich war draußen, konnte mich frei bewegen und es war immer Action. Das gefiel mir. Kinder spielten mit mir und wir hatten viel Spaß. Dann wollten meine Menscheneltern meine Seetüchtigkeit testen. Ich wusste es bis dato ja auch nicht. Beim Hineinheben aufs Boot habe ich ganz gekrampft – das hat nämlich ganz schön gewackelt und die Oberfläche des Bootes war rutschig. Aber die Wellen auf dem See hielten sich in Grenzen und so konnte ich auf dem Boot als Gallionsfigur glänzen. Die Stunde auf dem Tretboot ist im Nu vergangen – ich war nur froh, dass ich nicht trampeln musste.

Manfred, der Routinier

Wenn meine Menscheneltern eine Motorrad-Tour machen, komme ich immer mit. Aber seit diesem Jahr wollte ich was verändern. Mit fast vier Jahren, bin ich im besten Mannesalter und habe durch regelmäßiges Training ein ganz schön breites Kreuz. Ich hatte keine Lust mehr meinen Kopf so einzuziehen, dass ich mich in meiner Tasche kaum drehen kann. Seit dieser Saison habe ich mich geweigert in die Tasche zu gehen. Papa hat gleich reagiert und gesagt, dass die Tasche nun oben offenbleibt, so dass ich mich auch mal hinsetzen und oben rausschauen kann. Mama ist da immer ängstlicher, doch Papa wirkte beruhigend auf Mama ein. Mit offenem Deckel gefiel es mir viiiieel besser in meiner Tasche, denn jetzt kann ich richtig schön schauen, was so um mich herum los ist. Ich bin nämlich ein neugieriger Hund. Wenn Papa innerhalb einer Ortschaft fährt, ist das nicht so schnell. Da sitze ich in meiner Tasche, schaue oben raus und wenn ich einen Kumpel sehe, dann grüße ich ihn mit einem fröhlichen „Wau wau“! Auf der Landstraße liege ich gechillt hinten in meiner gepolsterten Tasche, lege mein Kinn ganz locker auf dem Taschenrand ab und bin so immer bereit, etwas Interessantes zu sehen. Bei schnellem Fahren mag ich mich nicht aufrecht hinsitzen, weil es um mich herum dann zu viel stürmt. Manchmal schlafe ich auch ganz fest, da die Urlaube mit meinen Eltern immer sehr anstrengend sind. Das muss ich Euch erzählen.

Meine Motorradurlaube

Also ich schlafe nachts zwar, aber nicht so fest, deshalb liebe ich es morgens lange zu schlafen. Mama sagt, das habe ich von Papa und wenn ich schnarche, dann sagt sie das auch. Aber ich habe auch schon Mama schnarchen hören. Aber das nur nebenbei. Die Urlaube sind deshalb so anstrengend, da wir einen Tag Motorradfahren und am andern Tag weite Wanderungen unternehmen. Meine Eltern haben Wanderstöcke, dafür habe ich vier Beine, die allerdings eine andere Übersetzung haben. Aber ich genieße diese Wanderungen richtig. Die Tourenzielfahrt „Überirdisch“ hat dadurch viel Freude gemacht. Da gab es so viel Neues zu entdecken und ich konnte mal wieder eine mit meiner Nase eine andere Zeitung lesen als zuhause. Um tolle Wanderwege zu entdecken, nutzen meine Eltern die App „Komoot“. Meistens bleiben wir zwei oder drei Tage, je nach Gefallen, an einem Ort. Dann hat

Papa Hummeln im Hintern und möchte weiter. Auf diese Art haben wir die 2500 Kilometer lange „Deutsche Alpenstraße“ befahren. Wir haben Station in Lindau, Wertach, Titisee, Petting und in Fraunau gemacht. Insgesamt waren wir drei Wochen unterwegs. Das war echt cool.

Dieses Jahr geht's nach Polen und Tschechien. Da kommt wieder was Neues auf mich zu. Ich muss in einen Rucksack, da meine Eltern in Museen wollen und eine Segway-Tour gebucht haben. Für mein stolzes Gewicht von 10 Kilogramm darf der Rucksackboden nicht schlappmachen und bequem sitzen sollte er auch. Aus Platzgründen sollte er zusätzlich faltbar sein. Ich bin gespannt, wie ich das meistere.



*Mops Manfred mag Motorradfahren.
Mit der richtigen Brille ist es besonders
cool. Foto: Gallaun*

Nicht alles geht

Früher haben meine Eltern in warmen Gefilden mit dem Motorrad und Zelt ihren Sommerurlaub verbracht. Das geht mit mir leider nicht. Ich kann ja nicht schwitzen – sondern nur über meine Zunge und meinen Pfötchen die Temperatur ausgleichen. Bei 40 Grad lass ich die Flügel hängen – da ist mit mir nichts los und für mich ist das auch gefährlich. So fahren wir in Deutschland herum und im Sommer wird der Osten unter die Räder genommen.

Beim Campen

Meine Menscheneltern und ich mögen es sehr, im Sommer mit dem Zelt unterwegs zu sein. Da sind wir ungebundener, sagen sie. Sie müssen aber immer beim Campingplatz nachfragen, ob ich dort erlaubt bin. Nachts habe ich meine Schlafdecke im Zelt. Aber ganz ehrlich – meistens quetsche ich mich zwischen meine Eltern auf die Luftmatratze – da ist es wärmer und ich kann kuscheln. Tagsüber liegt meine Decke an einem schattigen Plätzchen draußen, sollten wir mal am Zelt sein. Meistens sind meine Menscheneltern im Urlaub ziemlich umtriebig. Jetzt als erwachsener Hund weiß ich, wie weit ich mich vom Zelt wegbewegen darf. Wenn ich brav bin, brauche ich nicht an die Leine – so mag ich das am liebsten. Viele Kumpels von mir machen dort Urlaub mit ihren Menscheneltern. Meine Artgenossen will ich natürlich kennenlernen und rennen hin. Da geht die Neugier mit mir durch! Das nervt meine Menscheneltern und ich muss an die Leine. Das ist ein Pflock, den man in die Erde steckt. Da hängt eine 4,5 Meter lange Leine dran, die sich immer wieder von selbst einzieht. Auf einem Campingplatz ist immer was los. Meine Kumpels kommen selten mit dem Motorrad. Meistens fahren sie 1. Klasse in Aluboxen im klimatisierten Fahrzeug. Alles Weicheier – von der Natur und den Gerüchen unterwegs bekommen sie nichts mit. Camping und Motorrad – das ist die absolute Freiheit für uns drei. Hoffentlich können wir das noch lange gemeinsam genießen!

Neue Initiative für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Michael Lenzen

Am 4. Oktober 2024 fand in Herne der offizielle Auftakt zur Kampagne „NRW-Initiative #sicherimStraßenverkehr“ statt. An der Initiative sind vier Ministerien (Innen-, Verkehrs-, Schulministerium und das Ministerium für Kinder und Jugend) beteiligt. Dazu kommen noch die wichtigsten Organisationen rund um Verkehr und Sicherheit sowie Polizei und die Bezirksregierungen des Landes. Auch der BVDM gehört zu den 23 Netzwerkpartnern, die sich regelmäßig zusammensetzen wollen, um auf die Gefahren im Verkehr aufmerksam zu machen und ein Bewusstsein dafür zu schaffen. Zudem sollen im Sinne der Vision Zero, dem Ziel von Null Getöteten im Straßenverkehr, auch präventive Maßnahmen entwickelt und gefördert werden. Dazu sollen durch die Zusammenarbeit der beteiligten Organisationen Synergien genutzt und Kräfte gebündelt werden.



Auftakt am Schulzentrum in Herne-Wanne

Die Auftaktveranstaltung an drei Schulen in Herne war ein guter Startschuss, denn in diesem Jahr hat die Initiative die Sicherheit auf dem Schulweg in den Mittelpunkt gestellt. Zur Auftaktveranstaltung hatten die beteiligten Akteure zahlreiche Aktionen und Informationen rund um das Thema Sicherheit für die zahlreichen Schüler vorbereitet. NRW-Innenminister Herbert Reul und Verkehrsminister Oliver Krischer waren gekommen und informierten sich vor Ort über die Aktionen und die Initiative. Sie überreichten auch die Mitgliedsurkunden. en und mit Schülerinnen und Schülern an der Verkehrssicherheit zu arbeiten.

Zahl der Verkehrsunfälle soll deutlich reduziert werden

Krischer machte deutlich, wie wichtig die Verkehrssicherheitsarbeit ist: „Unser Ziel ist es, die Zahl der Verkehrsunfälle in NRW nachhaltig zu senken. Mit der Kampagne #sicherimStraßenverkehr wollen wir besonders auf die Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam machen und das Bewusstsein für sicheres Verhalten bei allen Verkehrsteilnehmern stärken.“ Man wolle mit der Initiative der Vision Zero möglichst nahekommen.



NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer bei seiner Begrüßungsrede. Foto: Lenzen



NRW-Innenminister Herber Reul freute sich, dass in dem neuen Netzwerk die Kräfte für die Verkehrssicherheit gebündelt werden. Foto: Lenzen

Vorhandene Angebote und Kompetenzen bündeln

Innenminister Reul sagte zum Ziel der Initiative: „Wir wollen die vorhandenen Angebote und das Wissen besser verzahnen, damit wir schlagkräftiger werden und eine größere Breitenwirkung erzielen“. Der BVDM wird sich aktiv einbringen, denn jeder getötete oder schwer verletzte Verkehrsteilnehmer ist einer zu viel. <https://sicherimstrassenverkehr.nrw/>

Motorradstreckensperrungen im Hochtaunuskreis sind laut Gutachten nicht zielführend

Rainald Mohr

Nach fünf Jahren Auseinandersetzung: Gutachten hält Motorradstreckensperrungen für nicht zielführend

„Die dauerhafte Anordnung der Sperrung kann zumindest aus Gründen des Lärmschutzes demnach nicht empfohlen werden“, so lautet die Zusammenfassung des Gutachtens zu einem „Verkehrsversuch“ aus dem Jahr 2022, das der Landrat des Hochtaunuskreises beauftragt hatte, um temporäre Fahrverbote für Motorräder rund um den Feldberg, die als „Lärmpausen“ bezeichnet wurden, begründen zu können. (1)



Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) begrüßt dieses Ergebnis ausdrücklich (2). Ebenso die Aussage des zuständigen Dezernenten Thorsten Schorr, der in einer Unterlage für den Kreissausschuss (3) wörtlich feststellt: „Die im Rahmen der fachlichen Analyse gewonnenen Erkenntnisse rechtfertigen auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung und weiterer maßgeblicher Vorschriften die dauerhafte Anordnung von Streckensperrungen im untersuchten Gebiet nicht“.

Damit geht nun nach etwa fünf Jahren der Kampf gegen Streckensperrungen im Hochtaunuskreis hoffentlich endgültig zu Ende.

Der Kampf des BVDM gegen Streckensperrungen im Hochtaunuskreis begann 2019

Die Auseinandersetzung nahm am 26.03.2019 mit einer Pressekonferenz von Landrat Ulrich Krebs (CDU) seinen Anfang. Dort verkündete er, dass rund um den Feldberg/Hochtaunuskreis im Mai und September 2019 an 18 Tagen „probeweise“ Streckensperrungen für Motorradfahrer geplant seien. Diese Motorradfahrverbote sollten eine Datengrundlage für ein Gutachten und für dauerhafte Streckensperrungen liefern.

Der BVDM hatte unmittelbar nach der Verkündung des Landrates am 26.3.2019 der Presse gegenüber geäußert, dass er gegen eine (auch testweise) Streckensperrung demonstrieren würde und gegen eine dauerhafte Streckensperrung vor Gericht gehen würde. Denn für die Behauptungen des Landrates, man habe viel gegen Unfälle und Verkehrslärm getan, fehlten dem Verband die Beweise.

In der Konsequenz rief der BVDM die Motorradfahrer in Hessen zu einer Demonstration am Sonntag, 16. Juni 2019, vor dem Landratsamt und einer Korso-Fahrt zum Feldberg auf.



Motorradfahrer demonstrieren 2019 vor dem Landratsamt Hochtaunuskreis. (Bild: R. Mohr)

März 2021: Offener Brief an Landrat und Politiker

Im März 2021 verschickte der BVDM einen Offenen Brief mit einem angehängten Thesenpapier an den Landrat, die Bürgermeister von Oberursel und Schmitten, sowie an die Geschäftsstellen aller im Kreistag vertretenen politischen Parteien. In diesem Brief bietet der BVDM einen Dialog an und macht sehr konkrete Vorschläge für eine Vielzahl von Maßnahmen, um Lärm-Emissionen, Raserei und Fahrzeugmanipulationen wirksam und nachhaltig zu bekämpfen. Weder der Landrat, keiner der Bürgermeister und auch kein Parteipolitiker hat das Gesprächsangebot bis heute aufgegriffen.



November 2021: Verkündung von dauerhaften temporären Fahrverboten ab 2022

Thorsten Schorr (stellv. Landrat und Verkehrsdezernent des Kreises, CDU) verkündete am 1. November 2021 gegenüber den Motorradverbänden die Planung vom dauerhaften temporären Motorradfahrverboten auf besonderen Strecken rund um den Feldberg/Taunus. Bereits in den frühen Morgenstunden konnten die Verbände in den Tageszeitungen diesen Beschluss lesen; Stunden bevor sie von der Kreisverwaltung informiert wurden. Von einem „ergebnisoffenen Dialog“ über die Konsequenzen der Ergebnisse der testweisen Streckensperrungen im Jahr 2019 konnte keine Rede sein. Die Zusage, die das Landratsamt des Hochtaunuskreises 2019 den Motorradfahrern gegeben hatte, wurde nicht eingehalten.

Der BVDM startete eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und kündigte sowohl Demonstrationen an als auch juristische Schritte. Zwischenzeitlich hatte sich herausgestellt, dass die 2020 erhobenen Daten eine Streckensperrung nicht gerichtsfest legitimieren würden.

Der Landrat des Hochtaunuskreises gab daraufhin bekannt, dass 2022 im Rahmen eines „Verkehrsversuches“ temporäre Streckensperrungen mit Lärmmessungen durchgeführt würden, um eine Streckensperrung gerichtsfest durchführen zu können. Im Fokus stand auch das Motorrad-Unfallgeschehen auf dieser vielbefahrenen Strecke.

Weitere Informationen zu diesem Thema

- Der Verkehrsversuch & die Lärmmessungen im Jahr 2019 waren grob fehlerhaft. Hier klicken: [Anlage-2GutachtenMller-BBM.pdf](#)
- Demonstration der Motorradfahrer und politische Hintergründe. Hier klicken: [Aktuell: Feldberg/ Hochtaunuskreis Motorrad-Demonstration am 14. Mai 2022](#)
- Chronologie - Motorradfahrverbote im Hochtaunuskreis. Hier klicken: [Dunkle Wolken im Hochtaunuskreis - Motorradfahrverbote 2022](#)

Gegen einen Verkehrsversuch sind juristische Schritte nur sehr schwer möglich, das Risiko mit einer Klage dagegen vor Gericht zu scheitern, ist hoch. Mehrere Rechtsanwaltskanzleien hatten von einer Klage abgeraten. Drei Motorradvereine (Ride Free Germany e.V., Biker for Freedom, FDP-Biker) führten im Hochtaunuskreis Demonstrationen durch, die der BVDM personell und mit hohem Zeitaufwand aktiv unterstützte.



Hunderte Motorradfahrer demonstrieren 2022 vor dem Feldberg/Taunus gegen Fahrverbote. (Bild: R. Mohr)

November 2024



Bürger, Motorradverbände, Polizei und Politik folgen der Präsentation des Gutachtens im Landratsamt. (Bild: R. Mohr)

Es sollte dann zwei Jahre dauern, bis ein Gutachten (1) zu dem „Verkehrsversuch“ vorgelegt wurde. Die Schlussfolgerung des Gutachtens ist eindeutig: Aufgrund des nach gesetzlichen Vorgaben berechneten Straßen-Verkehrslärms sind keine gerichtsfesten Streckensperrungen für Motorräder durchführbar. Auch das aktuelle Unfallgeschehen rechtfertigt keine Fahrverbote. Am 6. November 2024, im Rahmen einer Bürgerinformation, wurde die Entscheidung, dass es keine weiteren Streckensperrungen gibt, im Landratsamt verkündet.

Nach fünf Jahren intensiven Personaleinsatzes und hoher finanzieller Aufwendungen für Fachgutachten seitens des BVDM ist die Auseinandersetzung nun beendet.

Die regionalen Tageszeitungen haben ausführlich berichtet, der Interessierte Leser findet die Presseberichte hier:

[Hier klicken: Pressebericht der FAZ \(Frankfurter Allgemeine Zeitung\).](#) [Hier klicken: Pressebericht der Taunus Zeitung](#)

Bitte fahrt rücksichtsvoll

Es liegt nun auch sprichwörtlich in der Hand von uns Motorradfahrern, durch rücksichtsvolles und sicheres Fahren den Behörden und der Politik keine neuen Vorwände für restriktive Maßnahmen zu liefern.

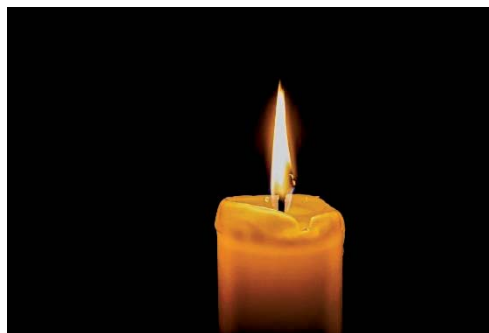
Anmerkungen und Quellenhinweise:

- (1) Das Gutachten des Ingenieurbüros PGT Umwelt und Verkehr GmbH ist hier zu finden: [Hier klicken: Das Gutachten zu dem "Verkehrsversuch"-2022](#)
- (2) Die Pressemitteilung des BVDM findet sich hier: [hier klicken: Pressemitteilung BVDM](#)
- (3) Die Unterlage für den Kreisausschuss findet sich hier: [Hier klicken: Unterlage Kreisausschuss](#)

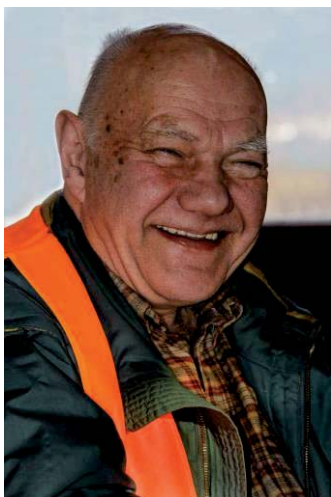
Ulrich Lipowski verstorben

Horst Orlowski

Wir trauern um Ulrich Lipowski, unseren Freund und Vereinskameraden, der am 24.09.1939 in Hohenstein, Ostpreußen, geboren wurde und am 2. September 2024 in Wuppertal gestorben ist. Nach Abschluss der Schule ließ er sich zum Werkzeugmacher ausbilden. Zu dieser Zeit zogen ihn motorisierte Zweiräder an, und bald nannte er ein Kleinkraftrad der Marke Kreidler Florett sein Eigen. Mit dem zog er immer größere Kreise sogar bis in die Mitte Italiens. Als er 18 wurde, folgte der „Einser“, und wie er gern erzählte, fuhr er mit seiner NSU Max zur Führerscheinprüfung. Es folgten Modelle der Hersteller BSA, Horex, Herkules, Laverda, Moto Guzzi und vielleicht auch weitere.



Ulrich trat dem BVDM 1962 bei



Ulrich Lipowski beim
Elefantentreffen 2016.
Foto: Wuttke

In dieser Zeit kannten sich die Motorradfahrer eines Stadtteils und schlossen sich zu Gruppen oder Clubs zusammen oder traten bestehenden Motorradvereinen bei. Ulrich entschied sich im Jahr 1962 für unseren BVDM und den LV Rhein-Ruhr, viel später dann wegen einer Verärgerung für den Untertaunus Motorrad-Club im BVDM.

Sein berufliches Ziel verlor er währenddessen nicht aus den Augen. Ulrich legte die Prüfung zum

Meister des Werkzeugmacherhandwerks ab. Dazu kam seine Sorgfalt. So schätzten sich seine Freunde glücklich, wenn Ulrich an ihr Winkelgetriebe Hand anlegte. Aber auch die Mitglieder profitierten. In den Ballhupen 1981/2 und 1986/3 wird über seine Tests von Sicherheitsschlössern berichtet, die hochgelobte Exemplare von renommierten Herstellern entzauberten. Er hatte sie mit Haushaltswerkzeug in wenigen Minuten zerlegt.

Im BVDM wurde Ulrich in den 70er Jahren zum Schatzmeister gewählt und übte dieses Amt sehr konsequent aus. So wird erzählt, dass er sogar auf der Insel Man rückständigen Beitrag von Mitgliedern eingefordert hat. Auch schaufelte er das Vereinsvermögen häufig um, wenn eine andere Bank höhere Zinsen bot. Das führte in einem Fall dazu, dass eine hohe von ihm unerwartete Rechnung nicht termingerecht bezahlt werden konnte, weil er das Geld festgelegt hatte.

Auf vielen Veranstaltungen als Helfer aktiv

Die Veranstaltungen des BVDM und seiner angeschlossenen Vereine unterstützte er tatkräftig durch seine Teilnahme oder Mithilfe bei der Durchführung. An erster Stelle steht das Elefantentreffen. An allen Orten der letzten rund 60 Jahre war er mit vollem Einsatz dabei; zuletzt an der Eingangskasse in der Nachtschicht. Auch bei den Deutschlandfahrten, den Tourenzielfahrten, den Messeauftritten, den Contidromtreffen, den Jumbofahrten in Hessisch Lichtenau, den Niederlanden und in Belgien, den Fahrradtouren – Ulrich war überall aktiv.



Seit ein, zwei, drei Jahren musste er sich nach und nach wegen seines Alters und gesundheitlichen Beschwerden etwas bremsen. Das tat ihm selbst am meisten leid.

Nun heißt es Abschied zu nehmen von Ulrich Lipowski. Er ist den Weg ohne Wiederkehr gegangen. Es war gut und wir sind dankbar dafür, dass er so lange zu uns gehörte. Wir werden oft an ihn denken.

Der BVDM trauert um Manfred Zindel

Thomas Thiel

Am 16.04.2024 verstarb unser langjähriger Freund und BVDM-Mitglied Manfred Zindel, vielen als „Billy“ bekannt, nach langer, schwerer Krankheit.

Das Motorrad hatte bei Billy stets einen hohen Stellenwert, besuchte er doch schon die Elefantentreffen in den 60er Jahren mit dem Gespann. In seiner sportlich aktiven Zeit sah er sich die Welt auf dem Solo-Crosser von oben an, als Schmiermaxe testete er im eigenem Gelände-Gespann seine Grenzen aus.

Auf schweren Tourenmaschinen durchquerte Manfred Europa. Bei Treffen an geselligen Abenden am Lagerfeuer, erfreute er seine Mitstreiter mit der Mundharmonika oder spielte einfach mit zwei Löffeln in der Flasche auf. An Wandertagen und Versammlungen hat er die Wesersteiner bekocht und beherbergt.

Die Motorradfreunde Weserstein machten ihn zu ihrem Ehrenvorsitzenden, er hielt die Ehemaligen auch nach Auflösung des Clubs zusammen.



Ein letzter Gruß. Manfred Zindel auf einer seiner Maschinen.



Am 7. April 2024, seinem 77. Geburtstag, besuchten wir, sieben ehemalige Wesersteiner, Billy mit vier Gespannen und zwei Solo-Maschinen, um zu gratulieren und ihn für 60 aktive Jahre im Bundesverband der Motorradfahrer zu ehren, was Billy eine große Freude bereitet! Wir überreichten ihm in Namen des BVDM-Vorstandes die Anstecknadel für 60-jährige Vereinszugehörigkeit und richteten ihm die Gruß- und Dankesworte des Vorsitzenden aus.

Kaum eine Jahreshauptversammlung des BVDM hat Manfred ausgelassen, auch die diesjährige hätte er gerne besucht, um seine langjährigen Freunde ein letztes Mal zu sehen. Es war ihm nicht vergönnt.

In unseren Herzen hat Billy einen festen Platz eingenommen!

Allgemeines

Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung per Mail an die geschaeftsstelle@bvdn.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: 0175/412 12 98
E-Mail: redaktion@bvdn.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@bvdn.de

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

<https://bvdn.de>

Alle Rechte vorbehalten.





Brauchst Du das **FeedBack?**)))

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, **d**anke. **B**itte.

www.bvdm.de