

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

1/2022



Politik

Lärm

Touren



Inhalt:

Es geht weiter	1
Saisonauftakt im Café Hubraum	2
Einladung zur BVDM-Jahreshauptversammlung 2022	3
Aktuell: Feldberg/Hochtaunuskreis - Motorrad Demonstration am 14. Mai 2022	4
Corofantentreffen 2022	8
Schottland - Eine Kennenlernwoche mit dem Motorrad durch Schottland	9
Tourenzielfahrt 2022 „Unterirdisch“	13
Die Ampel-Koalition – Konsequenzen für uns Motorradfahrer.....	14
Erlebnisbericht: Motorradausrüstung - Die Marke „HARRO“ ist zurück	16
Kooperation zwischen DMSB und BVDM	21
Helfertreffen in der Eifel	22
75. FIM Rally 2022 in Ferropolis	22
Wahlprüfsteine	25
Aktuell: Situation rund um den Feldberg im Hochtaunuskreis/ Hessen	25
Allgemeines	28
Impressum	28

Es geht weiter

Michael Lenzen

Liebe Mitglieder des BVDM, liebe Motorradfahrer,

die Motorradsaison ist gestartet, es gab schon einige sehr schöne Tage, an den viele Motorradfahrer unterwegs waren. Leider gab es auch die ersten tödlichen Unfälle. Deshalb wie immer zu Beginn der Saison der Appell: Lasst es langsam angehen, rechnet damit, dass Ihr von Autofahrern übersehen werdet. Und mit dem Beginn der Saison geht auch das kollektive Rauschen in den Medien in Sachen Motorradlärm wieder los. Bei aller verständlichen Kritik an teilweise zu lauten Maschinen und Fahrern, die ihre Motorräder manipulieren oder einfach nur unangemessen fahren, bleibt festzustellen, dass sich eine ganze Menge bewegt. An manchen Lärm sensiblen Punkten haben Anwohner schon berichtet, dass es leiser geworden ist, dass etwa Lärmdisplays und Sensibilisierungskampagnen Wirkung zeigen. Streckensperrungen, wie etwa im Feldberggebiet jetzt als Testversuch angeordnet, bringen nichts, sie verlagern das Problem nur und sind eine Kollektivstrafe, die auch die große Mehrheit derjenigen trifft, die sich anständig verhalten. Dagegen wehren wir uns weiter mit allen Mitteln.



Viel Arbeit gibt es auch in diesem Jahr wieder für die Aktiven des Verbandes, nicht nur in Sachen Kampf gegen Streckensperrungen und Aktionen zur Senkung des Verkehrslärms und Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie sie in der Eifel geplant sind. Das entsprechende Konzept des BVDM soll in dieser Saison umgesetzt werden. Die Vorbereitungen laufen. Wir haben auch wieder die bewährten Wahlprüfsteine bei den Landtagswahlen durchgeführt und wir dürfen gespannt sein, wie die Wahlen in Nordrhein-Westfalen, dem bevölkerungsreichsten Bundesland, ausgehen. Die Corona-Schutzmaßnahmen lassen jetzt fast alle Veranstaltungen wieder zu und so hoffen wir, dass wir nach der Absage des Elefantentreffens unsere anderen Aktivitäten wie geplant durchführen können.

Mit der 75. FIM-Rallye, der Demonstration am Feldberg, der Deutschlandfahrt oder dem Probefahrparcours bei der Intermot stehen mehrere Großveranstaltungen in diesem Jahr an, bei der wir auf Eure Unterstützung angewiesen sind. Nur mit vielen aktiven Helfern können wir diese Aufgaben bewältigen, wir zählen auf Euch.

Einige von Euch haben sich sicher gewundert, dass die gedruckte Version der Ballhupe nur noch in schwarz-weiß erscheint. Das ist kein Versehen, sondern den Kosten geschuldet. Da die weit überwiegende Zahl der Mitglieder das Verbandsmagazin als Pdf-Datei herunterlädt und wir nur wenige Exemplare drucken, ist der Preis pro gedruckter Ballhupe in Farbe inklusive Versand mit rund fünf Euro sehr hoch. Bei vier Ausgaben sind das 20 Euro pro Jahr, also fast die Hälfte des Mitgliedsbeitrags. Mit der Schwarz-Weiß-Variante können wir Kosten sparen, die wir an anderer Stelle für unsere Arbeit gut gebrauchen können.

Ich wünsche Euch einen guten Start in eine erlebnisreiche und unfallfreie Saison.



Michael Lenzen

1.Vorsitzender BVDM

Saisonauftakt im Café Hubraum

Michael Lenzen

Hoher Besuch wurde traditionell zum Saisonauftakt der Polizei im Café Hubraum in Solingen erwartet. Seit Jahren ist NRW-Innenminister Herbert Reul zu Besuch bei der Veranstaltung, die ganz im Zeichen der Motorradsicherheit steht. Entsprechend groß war der Andrang der Pressevertreter. Vom Solinger Tagblatt bis zum WDR und der Deutschen Presseagentur reichte das Spektrum. Der Fokus der Berichterstattung lag dann auch eher auf den Worten des Innenministers, statt auf den Aktivitäten zur Verkehrssicherheit.



Bei einem Motorradsimulator konnte jeder sein Fahrkönnen testen, es gab Hör- und Sehtests, das Provida-Krad war vor Ort und die Funktion von Airbag-Westen wurde demonstriert. Dazu präsentierte ein Polizeibeamter, wie sich die Geschwindigkeit auf den Bremsweg auswirkt. Der Wuppertaler Polizeipräsident Markus Röhl begrüßte den Minister und stellte die Unfallstatistik des Jahres 2021 mit der Zahl der verunglückten Motorradfahrer vor.

Organisiert wurde die Veranstaltung von Ralph Geeven. Neben den Limitern, einem Zusammenschluss privater Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, die sich in ihrer Freizeit ehrenamtlich für die Steigerung der Verkehrssicherheit einsetzen, den Johannitern und der Verkehrswacht war auch der BVDM mit einem Stand vor Ort. Da morgens noch Schnee gelegen hatte, war der Andrang von Motorradfahrern mehr als überschaubar. Dennoch hat sich der Einsatz der Helfer, darunter Markus, Olaf, Uwe und Michael gelohnt, denn es gab interessante Gespräche.



BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen nutzte die Gelegenheit zum Gespräch mit Innenminister Herbert Reul um auf die aktuellen Aktivitäten des BVDM in Sachen Sicherheit und Lärm hinzuweisen. Mit dem Gespräch konnte der schon vorhandene persönliche Kontakt mit dem Innenminister weiter vertieft werden.

Auch mit der Verkehrswacht gab es ein gutes Gespräch, in dem eine mögliche Zusammenarbeit bei Sicherheitstrainings thematisiert wurde. Der BVDM ist gerne

auch im nächsten Jahr wieder dabei. Dann hoffentlich bei besserem Wetter und vielen Motorradfahrern.

Einladung zur BVDM-Jahreshauptversammlung 2022

Michael Lenzen

Der BVDM-Vorstand lädt alle Mitglieder ganz herzlich zu seiner Jahreshauptversammlung 2022 am Samstag, 23. April, 14 Uhr, in das Bürgerhaus Kirdorf, Stedterweg 40, in 61350 Bad Homburg ein. Auch wenn die Corona-Schutzmaßnahmen gelockert wurde, wollen wir die Jahreshauptversammlung so knapp wie möglich halten.

Hier die Tagesordnung:

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Anerkennung der Tagesordnung

TOP 3 Berichte der Referenten

TOP 4 Berichte des Vorstandes

TOP 5 Bericht der Kassenprüfer

TOP 6 Ernennung eines Versammlungsleiters

TOP 7 Entlastung des Vorstandes

TOP 8 Neuwahl Kassenprüfer

TOP 9 Anträge

TOP 10 Siegerehrung Tourenzielfahrt

TOP 11 Ehrungen

TOP 12 Verschiedenes

Wir freuen uns über rege Teilnahme und auf viele anregende Gespräche vor und nach der JHV.

Aktuell: Feldberg/Hochtaunuskreis - Motorrad Demonstration am 14. Mai 2022

Rainald Mohr



Motorradfahrverbote rund um den Feldberg/ Taunus, April bis Oktober 2022
An jedem zweiten Wochenende im Monat

Aktuell: Feldberg/Hochtaunuskreis - Motorrad-Demonstration am 14. Mai 2022

Mit Entsetzen, Enttäuschung und Verärgerung haben die Motorradverbände in der Region eine aktuelle Verordnung des ersten Kreisbeigeordneten des Hochtaunuskreises, Thorsten Schorr (CDU), zur Kenntnis nehmen müssen, die besagt, dass 2022 temporäre Streckensperrungen ausschließlich für Motorräder im Feldberggebiet geplant sind.

Die Antwort der Motorradfahrer wird eine große Demonstration am Samstag, den 14. Mai, sein.

Die Demonstration startet gegen 11.30 Uhr am Landratsamt des Hochtaunuskreises, Ludwig-Erhard-Anlage 1-5, 61352 Bad Homburg vor der Höhe. Von dort fährt ein Motorrad-Korso zum „Sandplacken“/Feldberg.

Am Sandplacken wird eine offizielle Kundgebung stattfinden. Der Sandplacken wird zu diesem Zweck für den gesamten Autoverkehr gesperrt. Voraussichtliches Ende wird gegen 14 Uhr sein. Die Demonstration ist bei mehreren Ordnungsbehörden des Hochtaunuskreises (Landkreis, Bad Homburg, Oberursel, Schmitten) angemeldet.



Will Motorrad-Fahrverbote: Thorsten Schorr (CDU)
Verkehrsdezernent im Hochtaunuskreis

Die Motorradfahrer demonstrieren gegen die Motorrad-Fahrverbote aus mehreren Gründen:

1. Seit 2019 wird getestet, bis das Ergebnis passt

Die temporäre Streckensperrung 2022 (jedes zweite Wochenende im Monat, von April bis einschließlich Oktober) wird seitens des Landratskreises als „Test“ tituliert. Dies ist nun der zweite (angebliche) „Test“ einer Streckensperrung nur für Motorräder nach einer bereits durchgeführten „testweisen“ Sperrung in 2019.

In seiner Pressemeldung vom 26. März 2019 hatte der Landrat Ulrich Krebs (CDU) noch versprochen (Zitat): „Die Versuchssperrung ist ergebnisoffen ... Wir werden uns mit allen Beteiligten zusammensetzen und die Erkenntnisse aus den im Mai und September (2019) gesammelten Daten anschauen und bewerten.“

Diese Zusage wurde allerdings bis heute nicht eingehalten. Mit den Motorrad-Verbänden hat keine offene, transparente Diskussion zu den Ergebnissen stattgefunden. So entsteht der Eindruck: „Es wird so lange getestet, bis das Ergebnis passt“.

Hier finden Sie die Presseerklärung des Landrates Ulrich Krebs vom 26. März 2019. (Wir haben das Zitat in der Pressemeldung gelb markiert, scrollen Sie durch das Dokument):

[Pressemeldung Landrat Krebs, März 2019](#)

2. Problemlösungsangebote der Motorradfahrer werden konsequent ignoriert

Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) hatte bereits im März 2021 (vor Beginn der Motorradsaison) sowohl den Landrat als auch die Bürgermeister von Schmitten und Oberursel, sowie alle Parteien des Kreistages angeschrieben und konstruktive, wirksame Maßnahmen zur Problemlösung vorgeschlagen, und um ein Gespräch gebeten. Dieser Bitte um ein Gespräch, ist die Politik nie nachgekommen. Der Brief wurde nie beantwortet.

Deshalb interpretieren die Motorradfahrer die aktuelle Verordnung von Thorsten Schorr (CDU) als einen „obrigkeitsstaatlichen“ Affront. Es gibt keinen Versuch, die Motorradfahrer und Bürger in eine Problemlösung einzubinden.

Hier finden Sie den Brief, welchen der BVDM im März 2021 an den Landrat Ulrich Krebs sowie die Bürgermeister von Oberursel und Schmitten gesendet hatte. Außerdem das zu dem Brief gehörende Thesenpapier zur Problemlösung.

[Brief an Landrat Krebs sowie die Bürgermeister von Schmitten & Oberursel](#)

[Thesenpapier Problemlösung Verkehrs-Lärm Feldbergregion-Hochtaunskreis](#)

3. Wortbruch nach der Wahl durch Kommunalpolitiker

Die Streckensperrung des Landrates wird offensichtlich durch die Bürgermeisterin der Gemeinde Schmitten (Julia Krügers, CDU) und den Ersten Stadtrat der Stadt Oberursel (Christof Fink, Bündnis 90-Die Grünen) unterstützt. Beide Politiker hatten im Kommunalwahlkampf 2021 den Motorradverbänden schriftlich zugesagt, dass Streckensperrungen nur als „Ultima Ratio“ in Betracht kommen, wenn andere Maßnahmen nachweislich nicht wirken.

Betrachten wir heute die Antworten und Versprechungen der handelnden Politiker, die diese dem BVDM während des Wahlkampfes schriftlich gegeben haben, dann stellen wir fest, dass genau diese Versprechungen nach dem Wahlkampf, jetzt im aktuellen Regierungshandeln, nicht eingehalten werden. Präzise formuliert: Diese Politiker haben ihr Wahlversprechen gebrochen.

Mildere, alternative Maßnahmen (welche die Motorradverbände sogar schriftlich vorgelegt hatten), wurden nicht und werden nicht überprüfbar durchgeführt bzw. getestet. Dieser



Wortbruch der Politiker empört die Motorradfahrer zusätzlich. (Die Schriftsätze liegen vor und werden auf Nachfrage zur Verfügung gestellt).

Von: Julia.Kruegers@gmx.de <Julia.Kruegers@gmx.de>
Gesendet: Freitag, 1. Januar 2021 18:17
An: rainald.mohr@bvdn.de
Cc: Karsten Ratzke <karsten.ratzke@a1solutions.de>; Julia Marx <julia.marx@onlinehome.de>
Betreff: Aw: Frau Krügers CDU Schmitten - Wahlprüfsteine Kommunalwahl 2021 Hochtaunuskreis

Guten Abend Herr Mohr,

vielen Dank für Ihr Interesse und Ihre freundliche Anfrage bzgl. der Position der CDU Schmitten zu evtl. Motorradfahrverboten und Streckensperrungen vom 15.12.2020. Viele Fragen sind so komplex, dass sie sich nicht durch einfache ja/nein-Antworten klären lassen können. Ich habe daher die Position der CDU Schmitten - auch nach Rücksprache mit unserem Fraktionsvorsitzenden Karsten Ratzke - ausformuliert beigefügt.

Das Problem Motorradlärm und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer lässt sich nach unserer Meinung nur durch viele kleine Verbesserungen lösen. Einen Schlüssel für viele dieser Verbesserungen sind die Motorradfahrer selbst. Die CDU Schmitten und ich würden uns daher freuen, wenn wir in einen direkten und persönlichen Dialog eintreten können, um gemeinsam auszuloten, wie die Situation rund um Lärm und Sicherheit verbessert werden kann.

Zu den einzelnen Punkten:

Streckensperrungen sind ein sehr weitgehendes Mittel und können daher nur Ultima Ratio sein. Auch liegt das Verhängen von Streckensperrungen nicht in der Kompetenz der Gemeinden. Einen direkten Einfluss haben wir in den Kommunen nicht. Um Streckensperrungen zu verhindern, müssen wir, gemeinsam mit den Motorradfahrern und ihren Verbänden aber auch gemeinsam mit den Anliegern, wirksame Maßnahmen gegen den Lärm finden und umsetzen. Als CDU Schmitten werden wir hier die Interessen der Gemeinde vertreten und zwar sowohl von betroffenen Anwohnern als auch von Bürgerinnen und Bürgern, die auf das Motorrad angewiesen sind und sich an alle Regeln halten!

Ich würde mich auch als Bürgermeisterin sehr freuen, wenn es Gelegenheit zu einem direkten Austausch und Gespräch gäbe und hoffe, wir bleiben in Kontakt.

Alles Gute für Sie für das neue Jahr! Bleiben Sie gesund.

Herzliche Grüße
Julia Krügers

Das Bild ist ein Auszug des vollständigen Schreibens. Das komplette Schreiben kann beim BVDM angefordert werden.



Christof Fink

61440 Oberursel

kontakt@fink2021.de
www.fink2021.de

Oberursel,
27.12.2020

Bürgermeisterwahl Oberursel 2021 Beantwortung Wahlprüfsteine Bundesverband der Motorradfahrer

2. Motorrad-Streckensperrungen: Im Hochtaunuskreis drohen Streckensperrungen nur für Motorräder. Entweder vollständig oder zeitweise.
Wird sich Ihre Partei, werden Sie sich, nachdrücklich gegen Streckensperrungen nur für Motorradfahrer im Hochtaunuskreis aussprechen?

Mein klares Ziel ist es, dass die Teilnahme am Straßenverkehr in Oberursel und der Region sicher möglich ist und dass die Anwohner*innen ein ruhigeres Wohnumfeld haben. Die vielen Unfälle mit Zweirädern mit Verletzten und Toten und die Belastung der Anwohner*innen im Feldberggebiet können nicht hingenommen werden. Daher ist es erforderlich, die bereits getroffenen Maßnahmen stetig zu überprüfen und ständig weiter an der Verkehrssicherheit zu arbeiten. Der Runde Tisch mit Kreis, Städten und Gemeinden, Polizei, Anwohnern und Motorradfahrern, dem auch ich als Erster Stadtrat der Stadt Oberursel angehöre, hat sich bewährt. Gemeinsames Ziel ist hierbei mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen und mehr Ruhe für die Anwohner*innen und die Natur.

Aktuell bin ich gespannt auf die Auswertung der probeweisen Sperrungen im Jahr 2019 durch den Hochtaunuskreis. Diese wird die erforderlichen Fakten für die weiteren politischen Diskussionen zu dem Thema in der Zukunft liefern. Letztlich liegt die Entscheidung aber vor allem beim Hochtaunuskreis als

zuständiger Verkehrsbehörde.

Eine Streckensperrung für bestimmte Fahrzeugtypen und/oder Zeiten ist die Ultima Ratio. Dies kann nicht das Ziel der Maßnahmen sein. Sollten aber andere Maßnahmen nicht zum Erfolg kommen und sich auch das Verhalten der unvernünftigen Verkehrsteilnehmer*innen nicht ändern, kann diese jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Dieses Bild ist nur ein Auszug des gesamten Schriftverkehrs.

Das vollständige Schreiben kann beim BVDM angefordert werden.

Thorsten Schorr (CDU, Verkehrsdezernent des Hochtaunuskreises) wurde nicht persönlich befragt, da er während des Wahlkampfes kein Spitzenkandidat war. Er ist allerdings im Vorstand der CDU Oberursel und man sollte vermuten, dass er sich an Aussagen seiner Partei gebunden fühlt.

Die CDU Oberursel hatte sich schriftlich den Aussagen ihres Bürgermeisterkandidaten Carsten Trumpp angeschlossen. Thomas Poppitz, Vorsitzender der CDU Oberursel hatte am 4. Januar 2021 geschrieben, dass die Fraktion der CDU antwortet. Jens Uhlig, Vorstand und Fraktionsvorsitzender der CDU Oberursel hat am 20. Januar 2021 geschrieben, dass er sich den Aussagen von Carsten Trumpp anschließt.

Carsten Trumpp (CDU, Bürgermeisterkandidat im Wahlkampf) wiederum schrieb am 23.12.2020: (Zitat) „Ja, ich bin gegen einseitige Straßensperrungen nur für Motorradfahrer.“

Auch der Kreisverband der CDU im Hochtaunuskreis hat sich vor der Wahl in Person von Markus Koob (Kreisvorsitzender der CDU im Hochtaunuskreis, Mitglied der Kreistagsfraktion und Bundestagsabgeordneter) am 18.6.2020 wie folgt geäußert (Zitat): „.....Für nicht angemessen halte ich jedoch pauschale Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen für alle Motorradfahrer. Es sind die Tage, an denen Motorradfahrer primär ihrem Hobby nachgehen können und selbstverständlich auch das Recht haben, mit legal erworbenen Maschinen, ihre Touren machen zu dürfen.....“

Tatsache ist, Thorsten Schorr fühlt sich offensichtlich an die Aussagen seiner Partei nicht gebunden. Tatsache ist auch, dass kein einziger der oben genannten Partei-Politiker bislang alternative Maßnahmen gefordert, geprüft oder vorgeschlagen hat. Die angeordneten Streckensperrungen sind eine konfrontative Setzung der „Ultima Ratio“ ohne alternative Maßnahmen überhaupt in Erwägung zu ziehen.

4. Die Wochenend-Fahrverbote für Motorräder im Taunus erinnern fatal an den Bundesratsbeschluss 125/20.

Mit der „Drucksache 125/20“ hat der Bundesrat in 2020 den Beschluss gefasst und die Bundesregierung aufgefordert, „Sonn- und Feiertags-Fahrverbote“ speziell für Motorräder gesetzlich zu ermöglichen.

Zitat Bundesrat Drucksache 125/20, Artikel 7: „Der Bundesrat sieht dringenden Handlungsbedarf, für besondere Konfliktfälle Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die hierzu einschlägigen Regelungen anzupassen. Motorräder mit alternativen Antriebstechniken wie beispielsweise Elektroantrieb sollten von möglichen Verkehrsverboten ausgenommen werden“. **Zitat Ende.**

Die damalige Bundesregierung hatte es allerdings abgelehnt, diesen Bundesratsbeschluss in Form einer Gesetzesvorlage in den Bundestag einzubringen. Der BVDM e.V. war 2020 unter anderem gegen diesen Beschluss bei den Bundestagsfraktionen vorstellig geworden. Nun befürchten die Motorradfahrer, dass mit derartigen Maßnahmen, wie aktuell im Taunus geplant, Wochenend-Fahrverbote durch die „Hintertür“ eingeführt werden sollen.

Verständnis für lärmgeplagte Bürger - kein Verständnis für „Sippenhaft“

Die überwiegende Mehrheit der Motorradfahrer hat sehr großes Verständnis für die Probleme lärmgeplagter Anwohner durch illegales Verhalten einiger Motorradfahrer.

Deshalb engagiert sich der BVDM auch nicht für eine sogenannte „temporäre Lärm-Pause“ als Problemlösung, sondern für eine dauerhafte und nachhaltige Reduktion der Lärmemissionen.

Kein Verständnis haben wir allerdings für die „Sippenhaft“ gesetzeskonformer Motorradfahrer, nur weil sich eine Minderheit nicht an die Gesetze hält.

Für die Demonstration am 14. Mai arbeiten mehrere Motorrad-Verbände zusammen

Die Demonstration am 14. Mai ist unter der Überschrift „Wir – Gemeinsam - Für die Freiheit“ angemeldet von:

- Veranstaltungsleiter: Johannes Loesch (Ride Free e.V.)
- Stellvertreter: Rainald Mohr (BVDM e.V.)
- Stellvertreter: Götz Rinn (FDP-Biker e.V., i.G.)

Die Demonstration wird unterstützt von:

- Rennleitung#110 e.V. (David Frey)
- IG Motorradfreunde Hochtaunus (Michèle Götz)

Corofantentreffen 2022

Michael Wilczynski

Eigentlich wäre am 31.01.2022 ein Tag des Aufräumens in Solla, aber leider hat das Virus uns ja auch dieses Jahr einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Dafür hat Amadeus von Amadeus TV wieder seine gesamte Kraft in eine Neuauflage der Corofantenchallenge gesteckt. Er hat motiviert und animiert. Videos gedreht und alles Erforderliche in die Wege geleitet.

Lieber Amadeus, vielen Dank dafür!

Aber es waren ja auch die Admins und Moderatoren sowie die Menschen im Hintergrund (Max und Julian, Danke an euch) noch für uns tätig.

Aber die ganze Veranstaltung wäre nichts ohne euch Teilnehmer und Zuschauer gewesen. Wir danken euch fürs Mitmachen!

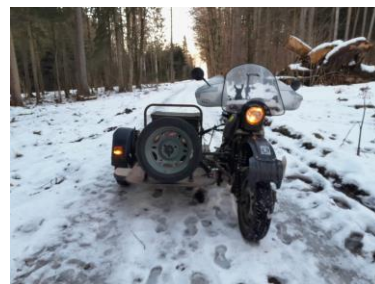
Im Gegensatz zum letzten Jahr haben sich diesmal europaweit Motorradfahrer in kleinen oder größeren Gruppen (Spanien mit rund 60 Personen) getroffen, um ihren kleinen Event gemeinsam mit uns zu feiern.

Danke auch an die Teilnehmer bei dem Skulpturenwettbewerb, bei dem die Zuschauer abstimmen konnten und den Sieger gekürt haben.

Im Ganzen kann man sagen, dass der Amadeus wieder alles richtig gemacht hat und viele Freunde sich zumindest virtuell treffen konnten.

Ich hatte trotz Stress im Arbeitszimmer (Regie) viel Spaß und habe alles aufgesaugt wie ein Schwamm.

Einmal Elefant, immer Elefant.



Schottland - Eine Kennenlernwoche mit dem Motorrad durch Schottland

Markus

Schnuppertour Schottland

Ich (Mac) kenne Schottland aus vielen Urlauben, mit Motorrad genauso wie mit Wohnmobil und Auto. Mich hat dieses Land seit vielen Jahren gefangen und ich komme immer wieder. Mittlerweile habe ich mindestens 25 Urlaube in Schottland verbracht.

Mein Kumpel Goofy kannte Schottland nur von seinen Lieblings-Whisky-Sorten und war noch nicht dort, schon gar nicht mit dem Motorrad.



Goofy fuhr die Tour mit seiner KTM SMT990, ich war mit meiner silbernen Ducati Multistrada 1200S unterwegs.

Da Camping im Mai in Schottland nicht unserer Vorstellung einer Tour entsprach, wollten wir in B&Bs oder Hotels unterkommen. Die ersten zwei Nächte hatte ich von zu Hause im Voraus gebucht, das weitere wollten wir uns offen lassen und spontan die Richtung entscheiden.



Mit der Fähre von Ijmuiden nach Newcastle war ein gelungener Start (<https://www.dfds.com/de-de>).

Abends ein leckeres Ale an der Bar, Übernachtung in einer Zweibett-Kabine. Am nächsten Morgen kamen wir ausgeruht in Newcastle an. Die Zoll-Kontrollen dauerten etwas, aber irgendwann waren wir unterwegs zur schottischen Grenze.

Über kleine Straßen südlich von Edinburgh führte uns der Weg über Falkirk, Stirling und Callander in die Highlands, Endstation für den Tag war Killin. Das vorab [gebuchte B&B](#) war ein Volltreffer. Tee und Gebäck gab es auf dem Double Room (zwei getrennte Betten), und Burger mit einem leckeren Bier dann im [Falls of Dochardt Inn](#).

Die Route: A68 bis Carter Bar, kurz danach links ab nach Melrose, über Peebles, querfeldein nach Linlithgow, von dort über Falkirk nach Callander, Lochearnhead nach Killin.

Das war ein gelungener Abschluss eines für Schottland viel zu warmen Fahrtages. Wir hatten in den Lowlands südlich Edinburgh Temperaturen bis 30 Grad. Das war selbst mir als Schottlandkenner so noch nicht passiert.



Der nächste Tag führte uns mitten durch die Highlands. Kleinste Straßen bis Rannoch Station, südlich vorbei am Loch Rannoch, dann über Tummel Bridge nach Pitlochry und die „Old Military Road“ (A93) durch das Skigebiet der Cairngorms nach Tomintoul.

Hier hatte ich ein B&B vorgebucht, direkt über dem Whisky Castle ([Argyll Guest House](#)).

Auch hier ließen wir den Abend in einem der Pubs ausklingen und hatten unseren Spaß bei 1-2 Bierchen.



Die Route: Killin, hoch in die Berge zum Ben Lawers Damm, Brigde of Balgie, vorbei am Fionn's Rock bis Fortingall, links nach Loch Rannoch, Rannoch Station, Pitlochry, B950 auf die A93 (Old Military Road), Glen Shee bis Crathie, links über Cock Bridge und Lech Ski Centre nach Tomintoul.

Der nächste Tag offenbarte unsere mangelhafte Vorbereitung. Unser Fehler war, lediglich die ersten zwei Nächte im Voraus zu buchen. Die in Schottland sehr beliebten Bank Holidays machten uns einen Strich durch unsere ursprüngliche Routenplanung. Es war schier unmöglich, irgendwo in unserem Zielgebiet (geplant war der Norden rund um Inverness) eine Unterkunft zu finden.

So machten wir uns einen gemütlichen Tag in der Whisky-Gegend Speyside, um die folgende Nacht in einem B&B in Grantown on Spey zu verbringen. Da wir uns bereits im Ort befanden, konnten wir uns den Rest des Tages Zeit für die Speyside nehmen. Der Besuch einer Destille war obligatorisch, die Fahrt durch die Highlands natürlich auch.

Wir suchten uns die Glenlivet Destillery aus und buchten eine Führung. Der Probeschluck hielt uns nicht von der Weiterfahrt ab. Die Landschaft lädt ein zum gemütlichen Cruisen rund um die weiteren Destillen.

Tip: Rund um das Thema Whisky gibt es viel zu besichtigen. Fast alle Destillen haben Besucherzentren. Auch die Zulieferer, wie etwa die Speyside Cooperage, sind sehenswert. Hier werden die Whiskyfässer von Küfern im Akkord gebaut. (<http://www.speysidecooperage.co.uk/>)



Den Abend beziehungsweise späten Nachmittag folgten wir der Empfehlung unserer Guesthouse-Wirtin: [Craigs Bar!](#)

Der Besitzer, ein ehemaliger Army-Offizier, wusste uns mit seinem deftigen Humor und vielen Geschichten den Abend wunderbar zu unterhalten!

Route: Einfach rund um Tomintoul, Dufftown, Drumin, Aberlour und Ballindalloch. Hier einfach mal in kleinste Straßen links und rechts der Hauptstraßen abbiegen. Es lohnt sich!

Für den folgenden Tag fanden wir eine Unterkunft in Strathpeffer. Diese buchten wir direkt für zwei Nächte und planten einen Tagesausflug an die Westküste.

Aber zuerst hieß es nach Strathpeffer zu fahren. Die schönen Strecken kannte ich aus den Vorjahren, daher konnte ich aus dem Vollen schöpfen. Als Geheimtipp darf die Straße von Tomatin durch die Highlands über Farr House gelten. Kleinste Singletrack-Roads, teilweise mittig begrünt und durch die Hochmoore der Highlands. Überhaupt sollte man in Schottland immer ein Auge auf die Schafe haben, die durchaus überraschend auf der Straße liegen und die Sonne genießen. Mit Vorliebe direkt hinter Kurven. Dies gilt insbesondere auf Straßen, wie die hier beschriebene.



Über Achnabat ging es hinunter zum Loch Ness.



Fort Augustus lädt dazu ein, an den Schleusen eine Pause zu machen. Diese Schleusen sind eine Sehenswürdigkeit, die es an mehreren Stellen des „Great Glen“ gibt. Hier in Fort Augustus sind einige Höhenmeter für die Schiffe zu bewältigen, die Schottland auf dem Wasserweg durchqueren. Durch mehrere Lochs kann man von der Nordsee bis in den Atlantik per Schiff fahren.

Über Drumnadrochit machten wir noch einen Abstecher nach Cannich, um von dort

die Sackgasse bis ins Glen Affric zu fahren. Entlang eines Baches bis zum Stausee eine wirklich sehenswerte Strecke. Tipp: Wer gut zu Fuß ist, eine Wanderung rund um Loch Affric lohnt sich (rund 18 Kilometer, https://www.walkhighlands.co.uk/maps/map3_5ln.shtml)! Zurück in Richtung Ostküste ging es über kleine Strecken südlich von Beaully und Muir of Ord nach Strathpeffer.

Das B&B war okay. Leider fanden wir keine ansprechende Restauration, um den Tag ausklingen zu lassen. Der Ort hat den Charme eines deutschen Kurortes, ab 17 Uhr sind hier die Bürgersteige hochgeklappt. Eine Pizza zum Mitnehmen in Dingwall musste für diesen Tag genügen.

Die Route: Grantown on Spey, Tomatin, Corrievorrie, Farr Wind House, Loch Ness, Fort Augustus, Drumnadrochit, Cannich, Glen Affric, Kilmorack, Ruillick, Muir of Ord, Urray, Strathpeffer.

Für den nächsten Tag war geplant: Von Strathpeffer zurück zum Loch Ness, um von Invermoriston zur Isle of Skye zu gelangen. Kurz vor Invershiel führt eine kleine Straße zur Glenelg Ferry (Kylarhea). Über die südliche Isle of Skye zurück nach Kyle of



Lochalsh, um dann an der Küste entlang (Coral Beach) nach Stromeferry zu fahren. Über den Pass of the Caddles (Bealach na Bha) nach Applecross, immer der Küstenstraße folgend bis Loch Torridon und dann durch das Glen Torridon, Kinlochewe die A832 und die A835 bis Strathpeffer zurück. Eine Mammutaufgabe, besonders da es am Bealach na Bha zu regnen begann und zwei Tage nicht mehr aufhörte.



Die Route: Loch Ness, Glen Elg, Kylerhye, Kyle of Lochalsh, Applecross, Glen Torridon, Strathpeffer.

Unbedingt zu empfehlen: Applecross Inn! Seafood vom Feinsten, frisch vom Kutter auf den Tisch. Vor dem Pub steht ein Imbisswagen, der aus der gleichen Küche bedient wird.

Vom Schottland-Abreisetag gibt es leider wenig bis gar keine Bilder. Wie beschrieben, verabschiedete sich Schottland mit Extremregen. Trotzdem versuchten wir das berühmte Glen Coe zu befahren. Leider war es derart wolkig, dass wir die Berge rechts und links nicht sehen konnten. Auch die Fahrt am Loch Lomond vorbei konnten wir nicht wirklich genießen. Der Ben Lomond am gegenüberliegenden Ufer war nur zu erahnen.

Die Route: Strathpeffer, Inverness, A9 bis Deviot, B851 bis Fort Augustus, Fort William, Glen Coe, Loch Lomond, Glasgow, M74 bis Penrith.

So verließen wir Schottland und erreichten den Lake District in England bei schönstem Sonnenschein. Wir waren von der Tour begeistert, auch wenn der Abschied etwas nass war. Die Landschaft, die Menschen, die Straßen, für den Kennenlerntrip war es genial und schön! Am Abend ließen wir den Tag mit einem Ale und einem hervorragenden Burger ausklingen und beschlossen schon dort:

Schottland, wir kommen wieder!



Die Poleposition zur Isle of Man am nächsten Morgen war unsere ... aber das ist eine andere Geschichte!

Tourenzielfahrt 2022 „Unterirdisch“

Peter Aufderheide

Das Thema der Tourenzielfahrt 2022 lautet:

Unterirdisch - Deutschlands geheimnisvolle Unterwelten -

Fahrtleiterin: Claudia Frankeser

Worum geht es bei dem Thema *Unterirdisch*?



Viele interessante Ziele verbergen sich unter der Erde vor dem ersten, flüchtigen Blick: Ehemals streng geheime Bunker aus der Zeit des kalten Krieges, verwunschene Grotten, schaurige Mausoleen, tiefe Bergwerke, furchteinflößende Beinhäuser und alte Kasematten. Aber auch Atommüll-Lagerstätten, Gefängnisse und ehemalige Raketenabschussrampen. Ein breites Spektrum verschiedenster Ziele wartet also darauf, von Dir erkundet zu werden...

Freu Dich auf eine sehr abwechslungsreiche Fahrt, bei der für jeden Geschmack etwas dabei sein wird. Wie immer wird es nicht nur viel zu sehen, sondern auch einiges zu lernen geben.

Als Fahrtleiter freuen wir uns auf Deine Teilnahme an dieser möglichst coronagerechten Veranstaltung. Wir können zwar heute noch nicht versprechen, dass die Sehenswürdigkeiten zur Besichtigung geöffnet sein werden, jedoch reicht immer auch ein Foto von außen.

Die Fahrt dorthin wird sich sicher schon lohnen. Wie heißt es so schön: *Der Weg ist das Ziel*. Details zur Aufgabenstellung und Wertung findest Du in der Ausschreibung, die unten verlinkt ist.

Wer kann teilnehmen?

Teilnehmen können nicht nur BVDM-Mitglieder, sondern jeder interessierte Motorradfahrer. Für BVDM-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos. Nichtmitglieder können sich für eine Teilnahmegebühr von 15,- Euro anmelden. Um die Veranstaltungsunterlagen zu bekommen, melde Dich bitte hier an oder sende eine Mail an unseren Sportwart unter

tourenzielfahrt@bvdm.de

[Zur Ausschreibung 2022](#)

[Zur Anmeldung](#)

Einsendeschluss ist der 09.01.2023

Die Siegerehrung für die BVDM-Wertung findet auf der Jahreshauptversammlung 2023 des BVDM statt. Die Ergebnisse werden danach hier eingestellt.

Über die [Hauptseite der Tourenzielfahrt](#) kannst Du noch mehr über diese Veranstaltung erfahren. Hier sind auch Berichte über die Tourenzielfahrten der letzten Jahre und die Historie hinterlegt.

Die Ampel-Koalition – Konsequenzen für uns Motorradfahrer

Rainald Mohr

Die Ampel-Koalition – Konsequenzen für uns Motorradfahrer



Der Deutsche Bundestag hat am 8. Dezember 2021 Olaf Scholz zum Bundeskanzler gewählt. Somit ist ab diesem Tag eine neue Bundesregierung an der Macht. Ihre „Wegweiser“ und Ziele sind im Koalitionsvertrag festgehalten.

Wir haben uns den Koalitionsvertrag ausgiebig angeschaut. Auf der Suche nach Aussagen und Absichtserklärungen, die unser Leben als Motorradfahrer betreffen.

Es fällt auf, dass das Wort „Motorrad“ im Koalitionsvertrag nicht vorkommt. Man könnte den Eindruck haben, Motorradfahrer existieren nicht. Ganz im Gegenteil zu den Begriffen „Deutsche Bahn“, „Auto“ oder „Fahrrad“. Dem Radverkehr wird sogar ein eigener fünfzeiliger Absatz gewidmet (S. 53).

Das Fehlen des Begriffs Motorrad (sowie der Motorroller und Kleinkrafträder) bedeutet nicht, dass die Absichts- und Zielerklärungen der „Ampel-Koalition“ keinerlei Konsequenzen für uns Motorradfahrer hätten. Man muss schon durch die diversen Kapitel des Koalitionsvertrages „wandern“ um zu verstehen, was auf uns zukommt, bzw. was „nicht“ auf uns zukommt.

Wer gerne selbst im Koalitionsvertrag nachlesen möchte, der findet diesen hier: [Hier klicken und lesen - Der Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung](#)

Die Dekarbonisierung der Mobilität

Die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes nimmt im Koalitionsvertrag einen breiten Raum ein. Das Stichwort heißt Dekarbonisierung. So sagt die Ampelkoalition: *„Die erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung unserer Klimaschutzziele für 2030 und 2045 mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches werden wir treffen und die praktische Umsetzung deutlich beschleunigen“* (S. 48). Ab spätestens 2035 (wenn möglich noch eher) sollen in Deutschland (wie auch in der EU) gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission, im Verkehrsbereich ab 2035 nur noch „CO₂-neutrale“ Fahrzeuge zugelassen werden. (S. 51). Das bedeutet, nimmt man diese Aussage wörtlich, dass es ab 2035 keine

Neuzulassungen von Motorrädern mit Benzin- (oder Diesel-) Antriebe geben wird. Ausnahme: „... dass nachweisbar nur mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge neu zugelassen werden können.“ (S. 51)

Elektromobilität: Förderung der Infrastruktur – keine Förderung von Motorrädern mit Elektroantrieb



Im Gegensatz zum PKW: Die Ampel-Regierung will Elektro-Motorräder nicht finanziell fördern.

Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur soll massiv gefördert werden, „...mit dem Ziel von einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglichen Ladepunkten (S.51/52) bis 2030, mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur...“. Die Anschaffung von E-Autos soll weiter gefördert werden, dies wird deutlich durch die Ankündigung, „... Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen werden wir darauf ausrichten, dass Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität mit mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 ist“.

Im gesamten Koalitionsvertrag findet sich aber kein Hinweis darauf, dass - neben der bestehenden hohen finanziellen Förderung von E-Autos - nun auch E-Motorräder gefördert werden sollen.

Benzin soll teurer werden

Der Benzinpreis steigt. Das ist die logische Folge der Aussage „... wir setzen auf einen steigenden CO2-Preis als wichtiges Instrument“ (S. 62).

Lärmbelastung reduzieren

Die Bundesregierung will die Lärmbelastung durch Mobilität insgesamt – also z.B. auch im Bereich des Schienenverkehrs – reduzieren. Wörtlich wird gesagt: „Wir wollen Lärmbelastungen durch den Verkehr reduzieren, setzen uns für eine Reduzierung von mutwilligem Lärm ein und sorgen für mehr aktiven und passiven Lärmschutz. Um zu angemessenen Lärmschutzmaßnahmen zu kommen, werden wir die gesamte Lärmsituation berücksichtigen“ (S. 49).

Das bedeutet, dass auch die Diskussion um „Motorradlärm“ erneut Eingang in die politische Diskussion nehmen wird. Die Motorradverbände – ganz besonders der BVDM – werden gefordert sein, hier mit konstruktiven Vorschlägen eigeninitiativ auf die Bundespolitik zum wiederholten Male zuzugehen. Nicht abwarten, bis Politiker Vorschläge auf den Tisch legen, sondern vernünftige Vorschläge unterbreiten. Nicht zuletzt, um frühzeitig bei der „Ideenfindung“ dabei zu sein.

Einen Hinweis, dass in dieser Sache an weitreichende Gesetzesänderungen gedacht wird, mit „Ermächtigungen“ für Kommunalpolitiker, gibt die Aussage: „...Wir werden

Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und

Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen“ (S. 52). An dieser Stelle treibt den Autor die Sorge um, dass die Diskussion um den Bundesratsbeschluss 125/20 (dieser beinhaltet Sonn-und Feiertagsfahrverbote für Motorräder) womöglich noch nicht beendet ist.

Zu guter Letzt eine Nachricht für die „Schnellreisenden“

In dem Kapitel „Verkehrsordnung“ (S. 52) wird gesagt: „... Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben“.

Welche Parteien vor der Wahl, welche Tempolimits gefordert hatten, kann man hier nachlesen: https://bvdv.de/politik-und-leistungen/fema-umwelt-verkehrspolitik-gesetzgebung/artikel/Tempolimit_Bundestagswahl_2021.php



Kein Tempolimit laut Koalitionsvertrag in dieser Legislaturperiode

Erlebnisbericht: Motorradausrüstung - Die Marke „HARRO“ ist zurück

Rainald Mohr

Erlebnisbericht: Motorradausrüstung - Die Marke „HARRO“ ist zurück



Wenn Motorradfahrer heute Zubehör und Ausrüstung für ihr Motorrad suchen, dann stehen sie vor einem riesigen Angebot. Sowohl was die Bekleidung betrifft, als auch bei Lösungen für den Gepäcktransport.

Tankrucksäcke, Motorradseitentaschen, Gepäckrollen. Bekleidung aus Leder oder Textilgewebe für warmes oder kaltes Wetter steht in großer Auswahl zur Verfügung.

50er Jahre: Ein „Klepper-Mantel“ war der Himmel auf Erden

Völlig anders war die Situation in den frühen 50er und 60er Jahren. Zubehör für Motorradfahrer war sprichwörtlich Mangelware.

Die Fahrer saßen in gewöhnlicher Alltags-Kleidung auf Roller, Motorrad oder Gespann. Für Kälte und Regenwetter, zum Schutz gegen Schmutz und Wind, hatte man lange „Fahrmäntel“ in einem weiten Schnitt, die man über die dicke Jacke drüberziehen konnte.

Bei „betuchten“ „Herren-Fahrern“ war dieser aus Leder, die preiswertere Version und erheblich praktischere, bestand aus „Gummi“-Material. Das innere Baumwollgewebe hatte außen und innen eine Gummibeschichtung und war somit wind- und wasserdicht. Nach einer Regenfahrt oder nach verschmutzten Straßenabschnitten konnte man sie schnell reinigen. Berühmt und begehrt waren der „Marquardt-Fahrmantel“ und der „KlepperMantel“.

Für die „schnellen Jungs und Mädels“ der 60er: Die „HARRO“-Lederkombi und -jacke

Vor diesem Hintergrund war die zweiteilige Lederkombi, die „HARR“ 1959 in den Markt einführt, eine echte Sensation. („HARRO“, gegründet 1944, basiert auf dem Namen des Firmengründers Ernst Harr und dem Ort des Unternehmenssitzes in „Rohrdorf“ im Nagold Tal).

Die „HARRO“-Lederkombi war für den, der es sich leisten konnte, die elegante und zugleich robuste und sichere Bekleidung für den schnellen, sportlichen Fahrer.

Wer keine komplette Lederkombi tragen wollte, und wer das nötige „Kleingeld“ hatte, kaufte sich in den 60er und 70er Jahren die „HARRO“-Lederjacke mit dem schillernden Namen „Rennweste“.



Heute Kult - Eine historische Rennweste



Motorradmode in den 50iger Jahren

Diese Jacke (auch der Autor hatte eine) war das Statussymbol der jungen Fahrer und sie kommunizierte damals eine anti-bürgerliche, widerspenstige, nach „Freiheit und Abenteuer“ suchende Lebenseinstellung.

Der Elefantenboy löste die Transportprobleme

1962 löste „HARRO“ das zweite große Problem der Motorradfahrer: Er führte den, mit Ernst Leverkus zusammen entwickelten, Tankrucksack „Elefantenboy“ in den Markt ein. Die Geschichte des Elefantenboy und seine unerhört praktische Funktionalität hat Ernst Leverkus (alias „Klacks“) in der Zeitschrift Motorrad (Heft 22, 1962) ausführlich beschrieben.

[Hier klicken und lesen - Ernst Leverkus: Die Story vom Elefantenboy, MOTORRAD 1962](#)

Der Elefantenboy war und ist unerhört robust, der Autor dieses Artikels fährt „seinen“ Elefantenboy seit nunmehr 45 Jahren auf wechselnden Motorrädern über 400.000 Kilometer.

Aufgrund guter Pflege ist dieser Tankrucksack noch immer „im Dienst“. Ausgetauscht wird regelmäßig lediglich der Schaumstoff an der Tankauflagefläche des Tankrucksackes. Irgendwann stinkt dieser wenig sozialverträglich nach Benzin.



45 Jahre alt und noch immer im Dienst: Der HARRO Tankrucksack des Autors

Der „HARRO“ (Tankrucksack) ist inzwischen so etwas wie „historisches Kulturgut“. Umso trauriger war der Autor (vermutlich nicht alleine), als bekannt wurde, dass das Unternehmen „HARRO“ 2014 den Betrieb einstellte. Es schien, als sollte eine große, berühmte und liebgewonnene Marke aus der Motorrad-Community für immer verschwinden.

Auferstehung - Eine „Kultmarke“ wird wiederbelebt

Doch es kam im Jahr 2016 zu einer Wiederbelebung. Alexander Bodamer und Daniela Talmon gründeten ihr Unternehmen „Die RENNWESTE“ und arbeiten hart daran, der Marke „HARRO“ ein zweites Leben einzuhauchen. Selbstverständlich werden die Kultprodukte der vergangenen Jahrzehnte wieder aufgelegt.

Die Kunden können den „HARRO“-Elefantenboy, die „Rennweste“ oder den „Knochensack“ („Kosenamen“ für eine einteilige Lederkombi von „HARRO“) wieder kaufen. Hergestellt nach den originalen Schnittmustern, produziert in der ursprünglichen Qualität.

Mit den Unternehmern im Gespräch

Der BVDM hat die beiden Unternehmer in Rohrdorf im schönen Nagold-Tal besucht und interviewt. (Ja, dass „neue“ Unternehmen wurde wieder in Rohrdorf angesiedelt). Alexander Bodamer und Daniela Talmon berichten über ihren Neustart und wie sie der Marke „HARRO“ neues Leben einhauchen.

BVDM: Ihr seid die Inhaber des Unternehmens „die RENNWESTE“ und produziert diverse „HARRO“-Kultklassiker wie den Tankrucksack Elefantenboy®, die Motorrad Lederjacke „Rennweste“ oder die Leder-Kombi „ASSEN“ neu. Bitte stellt Euch doch mal kurz vor und sagt uns, was hat Euch motiviert, die Klassiker der Marke „HARRO“ zu reaktivieren?



Daniela Talmon und Alexander Bodamer vor dem neuen Firmensitz und den Verkaufsräumen in Rohrdorf (im Nagold-Tal)

Daniela: Mein Leben mit dem Motorrad begann mit 16 Jahren, gestartet auf einer 80er Vespa, die ich später auf 135 ccm getunt habe. Seit dieser Zeit fahre ich die Marke „HARRO“. Heute auf einer Yamaha SR 500. Meine erste Jacke stammte vom Flohmarkt, denn damals schon war „HARRO“ eine Edelmarke. Für Jugendliche kaum bezahlbar.

Alexander: Auch ich bin mit 16 Jahren mit einem Motorrad gestartet. Mein erstes Motorrad war eine Honda MTX80, gedrosselt auf 50 ccm. Klar, zu der Honda habe ich damals die „Rennweste“ getragen. Die Honda bot jede Menge Möglichkeiten zum Tuning, das motivierte mich bereits mit 18 Jahren mit Motorrädern – eben mit der Honda MTX80 – zu handeln.

BVDM: Wenn man Produkte herstellt, wie Motorradbekleidung oder Zubehör, wie z.B. den Tankrucksack, benötigt man ja vermutlich technisches und kaufmännisches „Know How“. Wie habt Ihr Euch dieses „Know How“ angeeignet? Habt Ihr eine entsprechende Ausbildung?

Alexander: Ich habe eine Ausbildung zum Motoren-Mechaniker und später ein Studium der

Fahrzeug-Technik in Berlin absolviert. Längere Zeit habe ich bei dem Automobilzulieferer „BOCAR“ in Wolfsburg gearbeitet und war unter anderem für diese Unternehmen auch in Mexiko. 2008 bin ich dann zurück in die Heimat, nach Nagold und habe mich zunächst mit einer Fertigung für Metall-Fahrzeugteile selbstständig gemacht.

Daniela: *Meine Grundlage für die Selbstständigkeit ist eine kaufmännische Ausbildung im Textil-Einzelhandel. Mit diesem Hintergrund organisiere ich heute die Schnittstelle zwischen dem Kunden und der Produktion in der Schneiderei. Ich Sorge dafür, dass die Leder-Kombi dem Kunden passt. Denn unsere „HARRO“-Lederkleidung wird auf Kundenwunsch individuell angepasst.*

BVDM: Wann habt Ihr die Lizenzen erworben? Und wann habt Ihr Euer Unternehmen gegründet?

Alexander & Daniela: *Zu den Firmeninhabern von „HARRO“ hatten wir schon kurz vor der Betriebsschließung Kontakt. 2015 haben wir die restlichen Lagerbestände gekauft, ebenso wie die Schnittmuster und Teile des Maschinenparks. Zunächst haben wir die Lagerbestände abverkauft. Damals haben viele Leute angerufen, wir haben Listen angefertigt, was die Kunden suchen, was sie sich von der Marke „HARRO“ wünschen. Die Firma war zunächst noch die „BOCAST GmbH“ mit Firmensitz in Nagold. 2016 konnten wir dann die Lizenzen zur Fertigung der „HARRO“-Klassiker erwerben und fertigen seitdem unter dem Namen „Die RENNWESTE“. In 2017 haben wir dann diese Halle in Rohrdorf erworben und nach umfangreicher Renovierung sind wir am 21. April 2018 hier eingezogen.*

BVDM: War es sehr schwer, für die Herstellung das fachkundige Personal zu akquirieren? Wo werden denn Eure „HARRO-Produkte“ gefertigt?



Die HARRO Lederkombi heute: Fachkräfte dringend gesucht

Daniela: *Oh ja, das war ein schwieriger Start. Zunächst haben wir hier im weiten Umfeld von Rohrdorf nach Lederschneidern gesucht und niemanden mit entsprechendem Know-How und Leidenschaft gefunden. Der damalige Produktionsleiter war inzwischen nach Rumänien zurückgekehrt. Durch einen glücklichen Zufall konnten wir seine Adresse in Erfahrung bringen. Er hat uns dann geholfen, die Produktion mit geschulten Fachkräften in Rumänien aufzubauen.*

Das Material kommt primär aus Deutschland und Italien. Der Tankrucksack wird vollständig in Deutschland hergestellt. Wir haben das Ziel, die Produktion für alle Produkte in Europa zu beheimaten.

Übrigens: Wir sind nach wie vor auf der Suche nach Leder-Schneidern in der näheren und auch weiteren Umgebung. Bewerbungen werden sehr gerne entgegengenommen.

BVDM: Wie differenziert sich heute die Marke „HARRO“ von den Wettbewerbern? Was ist denn die „unique selling proposition“ (Alleinstellungsmerkmal) der Marke „HARRO“? Was macht sie einzigartig? Warum zahlt der Kunde einen gehobenen Preis?

Alexander: *Eine große Bedeutung hat die Psychologie. Unsere Kunden kaufen sich die Freiheit und Erinnerung ihrer Jugend.*

Hinzu kommt, dass wir eine der wenigen Marken sind, die „Customizing“ anbieten. Wir erfüllen die Wünsche der Kunden nach angepasstem Schnitt, nach ausgewähltem Material

und nach einer individuellen Farbgebung und persönlichen Applikationen. Wenn der Kunde es möchte, bekommt er seine Motorrad-Leder-Kleidung maßgeschneidert.

Daniela: Die „HARRO“-Schnitte sind seit Jahrzehnten erprobt. Die Ergonomie stimmt, ebenso wie die Qualität. Wir konnten an gute alte Lieferanten anknüpfen und unser Leder wird nach einem alten „Geheimrezept“ gegerbt. Das wird selbstverständlich nicht veröffentlicht.

BVDM: Motorradfahrer sind Individualisten. Sie sind so vielfältig wie ihre Motorräder. Wer ist Eure Zielgruppe? Welchen Typus von Motorradfahrern und -fahrerinnen spricht Ihr eigentlich besonders an?

Alexander: In erster Linie die „Motorrad-Wiedereinsteiger“, so mit einem Alter von Ende 40 bis Anfang 50. Diese Leute haben die Familiengründung und den „Nestbau“ hinter sich, sie sind zahlungskräftig und sie wollen an ihre Jugend anknüpfen.

Dann die „Individualisten“, des Typus „Build not Bought“. Es sind die Menschen die eine Marke suchen, die Ihnen Individualität und Flexibilität verspricht. Herausgehoben aus der Masse.

Hinzu kommen immer mehr „junge Leute“ mit hohem Qualitätsbewusstsein. Auch der Trend hin zu Klassikern, zu einem gewissen „Retrostil“ kommt uns entgegen.

Unser Kunden-Schwerpunkt liegt hier in Deutschland. Einige Kunden kommen aus Österreich und aus der Schweiz hinzu.

BVDM: Wir hoffen ja alle, dass sich unser Leben bald wieder „normalisiert“ und wir hoffen auch, dass auch Motorradmessen und -events wieder stattfinden werden. Welche Messen/Events habt Ihr den in Eurem Planungshorizont? Wo wird man Euch finden?

Alexander: Im Visier haben wir 2022 die „Meet the Makers“ in München; „Rock & Hock“ in Friedrichshafen sowie die Custom Bike Show in Bad Salzuflen. Und, ganz besonders, „Glemseck 101“. Am „Glemseck 101“ teilnehmen zu dürfen ist eine Ehre, um eine Präsentation dort muss man sich regelrecht bewerben.

Ja und dann nehmen wir an diversen Clubausfahrten teil und veranstalten hier vor Ort, am 30. April, ein Biker-Frühstück.

BVDM: Unternehmer sein ist ja eine sehr arbeits- und zeitintensive Angelegenheit. Habt Ihr eigentlich noch Zeit zum Motorradfahren?

Daniela: Derzeit leider so gut wie nicht.

Alexander: Ja, etwa 3000 Kilometer im Jahr.

Hinweis des Autors:

Dieser Artikel ist ein Schlaglicht auf die Bemühung eine historische „Kult-Marke“ wieder zu beleben. Der Elefantenboy und die Lederkleidung der Marke „HARRO“ wurde intensiv begutachtet und vor dem Hintergrund der persönlichen, über 45-jährigen Motorradfahrerfahrung, eingeschätzt. Selbstverständlich ist es kein Qualitätstest nach den harten und objektiven Kriterien eines technischen Labors. Es ist ein Erlebnisbericht, auf Basis der spürbaren Begeisterung für den Wagemut zweier Unternehmer und für die Wiederbelebung einer geliebten historischen Marke.

„Die RENNWESTE“ findet man mit umfangreichem Angebot im Internet unter <https://www.rennweste.de/>

Oder man fährt am besten einfach mal vorbei:
72229 Rohrdorf, Kämmerle 12, Telefon: +49 (0)7452 633 9253

Kooperation zwischen DMSB und BVDM

Michael Lenzen



Der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) und der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) haben eine partnerschaftliche Zusammenarbeit beschlossen. Ziel der Kooperation ist die gemeinsame Förderung der Motorradfahrer und des Motorradsports in Deutschland.

Dazu vertreten der DMSB und der BVDM im Rahmen der Kooperation gemeinsam die Ziele und Interessen der Motorradfahrer und des Motorradsports. Neben politischer Interessensvertretung schließt die Zusammenarbeit auch die Themenbereiche Netzwerk und Gremienarbeit sowie Sicherheit und Medizin ein, um auch hier die Synergieeffekte der Zusammenarbeit bestmöglich zu nutzen.

Wolfgang Wagner-Sachs, DMSB Präsident: Mit dem BVDM konnte der DMSB einen bestens in der Motorradszene vernetzten Partner gewinnen. Wir freuen uns, dass wir mit dieser Kooperation den Motorradsport in Deutschland zukünftig weiter stärken. Gemeinsam wollen wir den Motorradfahrern und dem Motorradsport eine starke Stimme geben."

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender: „Wir freuen uns über die beschlossene Zusammenarbeit und auf gemeinsame Aktionen, weil wir überzeugt sind, mit dem DMSB noch effektiver die Interessen der Motorradfahrer in allen politischen und gesellschaftlichen Bereichen vertreten und den Motorrad- und Tourensport weiter fördern zu können".

Als erstes gemeinsames Projekt wird der BVDM im Sommer 2022 mit der 75. FIM-Rally das älteste und wichtigste internationale Motorradtreffen im Motorrad Tourensport in Deutschland ausrichten. Es wird unter Schirmherrschaft und nach den Regeln der FIM jährlich in einem anderen Land mit dem Ziel durchgeführt, den kulturellen Austausch und das kulturelle Verständnis zwischen den Nationen zu fördern. Die Veranstaltung findet vom 27. – 29. Juli 2022 in Ferropolis statt.

Helfertreffen in der Eifel

Michael Lenzen

BVDM und Landesverband Rhein-Ruhr (LVRR) laden alle Mitglieder und Helfer der verschiedenen Veranstaltungen des Verbandes wieder von Freitag, 8. bis Sonntag, 10. Juli 2022 auf das Eifelgrundstück des LVRR. Es ist bereits das 25. Eifeltreffen.

Auf dem Grundstück in der Nähe des Nürburgrings kann gezeltet werden, bei Bedarf gibt es auch eine Liste mit Übernachtungsmöglichkeiten in der Umgebung. Verpflegung gibt es nur nach Anmeldung, Selbstversorgung ist auch möglich, Getränke sind vorhanden. Und wie immer, ist auch ein Programm geplant. Am Samstagvormittag findet die beliebte Ausfahrt mit Jux-Rallye statt, am Samstagabend gibt es gemütliches Zusammensitzen am Lagerfeuer. An Kosten berechnet der LVRR 3 Euro je Übernachtung mit Zelt, für Gäste sechs. Für die Helfer des BVDM übernimmt der BVDM den Beitrag.

Freitagabend, Samstag Frühstück, Samstagmittag, Sonntag Frühstück jeweils vier Euro, das Essen am Samstagabend kostet 8 Euro.

Weitere Informationen gibt es bei Stefan Winke unter E-Mail eifelteam@lv-rhein-ruhr.de.

75. FIM Rally 2022 in Ferropolis

Olaf Biethan

FIM – BVDM - Ferropolis

Die FIM-Rally ist das älteste Internationale Motorradtreffen der Welt. Auch wenn der Name „Rally“ etwas anderes vermuten lässt, geht es nicht um Geschwindigkeit, sondern um Geselligkeit und Völkerverbindenden Austausch unter Motorradfahrern.



Das war schon 1936 so bei der ersten FIM-Rally. Damals nach Berlin. Umso mehr freut es uns das auch die 75. FIM Rally nach Deutschland führen wird. Erstmals in der Geschichte der FIM Rally werden sich die Teilnehmer in einem „Technischen Museum“ treffen. In FERROPOLIS, der Stadt aus Eisen.

Und erstmals wird auch der BVDM ein Motorradtreffen für den Weltmotorradverband FIM organisieren und das nach den umfangreichen Regularien der FIM touring and leisure

Commission. Erwartet werden mindestens 800 Teilnehmer aus ca. 30 Nationen. Wäre das auch etwas für Dich?



Was erwartet die Teilnehmer?

Grundsätzlich muss gesagt werden, dass die Dreitägige FIM-Rally nach den bewährten und umfangreichen Regularien der FIM Touring Kommission ablaufen muss. Was das genau bedeutet kann man im FIM Code for Touristic Gatherings (kurz FIM-CTG) nachlesen.

Am ersten Tag ist dies die offizielle Ankunftskontrolle. Hier wurden Fahrer und Motorräder kontrolliert und die für die Wertung relevanten Daten, z.B. Anfahrtstrecke, kontrolliert. Erstmals wird es 2022 auf dem Marktplatz von Dessau eine Offizielle Ankunftszeremonie geben. Im Zeitalter moderner Kommunikation werden die wertungsrelevanten Daten schon beim Eintreffen der Teilnehmer in Ferropolis erfasst und kontrolliert.

Der zweite Tag ist der Ausflugstag. Hier erwartet die Teilnehmer in Bitterfeld ein Empfang und Programm. Großer Abschluss ist dann am dritten Tag die Parade der Nationen. Nach Nationen sortiert wird es einen großen Motorradkorso geben.

Ziel 2022 wird der historische Marktplatz in Wittenberg sein. Alle Fahrten starten von Ferropolis aus, dass ungefähr in der Mitte der 3 Städte liegt. In den Teilnahmegebühren ist an den 3 Abenden ein Abendessen eingeschlossen. Ebenso wird es an allen drei Abenden ein Programm und diverse Siegerehrungen für die Teilnehmer geben.

Interesse geweckt?

Alle offiziellen Informationen, Anmeldemöglichkeit und Supplementary regulation findet man über die offizielle Webseite der FIM: www.fim-rally2022.com Diese führt zum BVDM. Die offiziellen Seiten sind die in den Sprachen der FIM: Französisch und Englisch. Die anderen Sprachen sind zur Information. Die [deutschsprachige Seite](#) enthält darüber hinaus weitere Informationen und auch die Möglichkeit sich als Helfer anzumelden.



Grundsätzlich muss zur Wertung bei der FIM Rally gesagt werden, das Teilnehmer aus dem Gastgeberland nicht gewertet werden. Helfer des Veranstalters erhalten aber eine Wertung

für den [FIM meritum award](#). Wer aus Deutschland erst einmal mit kurzem Anfahrtsweg in die Welt der FIM-Touring Veranstaltungen schnuppern möchte ist als Teilnehmer herzlich willkommen. Allerdings sollte er sich mit der Anmeldung beeilen. Eine derartige Veranstaltung ist mit hohen Fixkosten verbunden und muss sich aus den Teilnahmegebühren finanzieren. Am 30. April 2022 werden wir im BVDM eine Entscheidung treffen müssen, ob sich genügend Teilnehmer angemeldet haben. Dann sollte die Anmeldung eingegangen sein, auch wenn Nachnennungen möglich sind. Genaueres steht in den Supplementary regulation.

Kurzer Rückblick.

Schon vor einiger Zeit kam die FIM auf den BVDM zu. Die Touring Veranstaltungen, also die Motorradtreffen der FIM sind in Deutschland kaum noch bekannt. Im August 2021 wurden wir dann mit der Frage konfrontiert ob wir 2022 bei der Ausrichtung der FIM-Rally einspringen können.

Eine riesige Aufgabe, die sich der BVDM gestellt hat. Normal bewirbt sich ein Veranstalter über seinen nationalen FIM Verband (FMN), in Deutschland der DMSB, drei Jahre vorher für die Ausrichtung. Dann hat er schon einen Plan und ein Gelände. Der BVDM hat erst 11 Monate vor der FIM-Rally begonnen ein geeignetes Gelände in Deutschland zu suchen. Nicht leicht, vor allem unter dem Zeitdruck.

Schnell war klar, dass Ferropolis ein geeignetes Gelände für ein so großes Treffen ist. Aber FIM Treffen sollen nicht im Verborgenen stattfinden. Auch der Austausch mit der Bevölkerung steht seit 1936 in den Zielen des Treffens.

Die Entscheidung fiel dann Anfang Januar. Kurzfristig hatten alle drei angefragten Städte im Umfeld von Ferropolis Ihre Unterstützung zugesagt. Am 18. und 19. März fand die offizielle „Site-visit“ der FIM vor Ort statt im. Sogar der Präsident der FIM-Touring and Leisure Comission, Nuno Leite, reiste aus Portugal an.

Neben der Besichtigung von Ferropolis wurden mit den Marktplätzen von Dessau und Wittenberg und der Hafen von Bitterfeld besichtigt. Für die BVDM Vertreter eine ideale Gelegenheit mit Vertretern der Städte und den Ordnungsbehörden organisatorisches zu besprechen.

Die Weichen sind gestellt. Jetzt benötigt die 75. FIM-Rally 2022 in Ferropolis bis 30.04.22 nur noch genügend Teilnehmer die sich über www.fim-rally2022.com anmelden.



Weitere Informationen zur den „touristischen“ Veranstaltungen des Welt Motorradverbandes findet man auf der Webseite der FIM Touring Kommission: <https://www.fim-touring.com/>

Olaf Biethan

Wahlprüfsteine

/politik-und-leistungen/wahlpruefsteine/



/politik-und-leistungen/wahlpruefsteine/

Aktuell: Situation rund um den Feldberg im Hochtaunuskreis/ Hessen

Rainald Mohr

Aktuell: Situation rund um den Feldberg im Hochtaunuskreis/ Hessen

Temporäre Streckensperrung nur für Motorräder rund um den Feldberg



Eine „testweise“, temporäre Sperrungen für den Motorradverkehr, jeweils am zweiten Wochenende im Monat - von April bis Oktober 2022 - ist vom Landratsamt des Hochtaunuskreises angeordnet worden, der BVDM wurde am 9. März 2022 darüber informiert.

Der Begriff Motorradverkehr umfasst alle Krafträder. Unter einem Krad versteht die Ordnungsbehörde des Hochtaunuskreises ein zweirädriges Fahrzeug, dessen Höchstgeschwindigkeit über 45 km/h liegt und dessen Hubraum größer als 50 ccm ist.

Als temporär im Sinne der Verordnung gilt eine Sperrung jeweils am zweiten Wochenende im Monat.

Das bedeutet konkret:

Am 09./10. April, 07./08. Mai, 11./12. Juni, 09./10. Juli, 13./14. August, 10./11. September, und am 08./09. Oktober.

Als Wochenende im Sinne dieser Anordnung gilt der Zeitraum „Samstag 00:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr“. Gesperrt werden die Landstraßen:

- L 3004 ab Ortsschild Oberursel (Taunus) bis Schmitten im Taunus „Sandplacken“,
- L 3004 ab Ortsschild Schmitten im Taunus-Arnoldshain bis Schmitten im Taunus „Hegewiese“,
- L 3004 zwischen Schmitten im Taunus „Hegewiese“ und Schmitten im Taunus „Sandplacken“ (Anlieger frei bis Hegewiese)
- L 3024 ab Schmitten im Taunus „Sandplacken“ bis „Sprungbrett“.

Der BVDM e.V. prüft gegen diese temporäre Streckensperrung alle juristischen Instrumente, um sich im Interesse der Motorradfahrer dagegen zu wehren.



Der Landrat des Hochtaunuskreises behauptet, es handle sich um einen Test. Tatsache ist, der Test wurde nicht mit den Motorradverbänden vor Ort abgestimmt. Lediglich eine schriftliche Anhörung wurde vollzogen. Der BVDM hatte darauf geantwortet, zusammen mit weiteren neun Motorradverbänden. Die Antwort der Verbände und des BVDM findet man hier:

[Hier klicken: Das Anschreiben der Motorradverbände an den Landrat des Hochtaunuskreises](#)

[Hier klicken: Die Anlage zu dem Anschreiben der Motorradverbände an den Landrat des Hochtaunuskreises](#)

Im Hochtaunuskreis ist dies bereits die zweite „testweise“ temporäre Streckensperrung. 2019 wurden jeweils im Frühjahr und Herbst bereits an zwei Wochenenden „testweise“ Strecken gesperrt. Es stellt sich die Frage: Will der Landrat des Hochtaunuskreises so lange „testen“ bis die Ergebnisse passen?

Demonstration gegen die Sperrung angemeldet

Federführend hat der Verband „Ride Free“ eine Demonstration für Samstag, 14. Mai, bei den Ordnungsbehörden angemeldet. Dies mit der aktiven Unterstützung des BVDM und der neugegründeten Organisation „FDP-Biker e.V.“

Hierzu mehr in einem gesonderten Artikel auf der Webseite des BVDM in wenigen Wochen.

Biker-Tag auf dem Feldberg in Planung

Die Arbeit und Planung eines „Biker-Tags“ im Mai auf dem Feldbergplateau schreitet voran.

Organisiert von dem „Aktionsbündnis Hochtaunus für Alle“, einem Zusammenschluss von 10 Motorradverbänden. Angemeldet hat diese Veranstaltung der BVDM e.V. im Auftrag des Aktionsbündnisses. Diese Veranstaltung ist keine Demonstration und auch keine Kundgebung.

Es wird ein Event, mit Vorführungen und Gästen. Wir wollen feiern und laden dazu auch die ortsansässige Bevölkerung ein.

Das Bild zeigt ein Team des Aktionsbündnisses am 1. März 2022 während einer Begehung mit der Liegenschaftsverwaltung der Gemeinde Schmitten, um den Aufbau der Veranstaltung auf dem Feldberg/Taunus zu besprechen.



Allgemeines

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

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

Impressum

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

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

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

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

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

<https://bvdm.de>

Alle Rechte vorbehalten.