

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

3-4/2019



Streckensperrung
Deutschlandfahrt
Porträts



Inhalt:

Editorial Ballhupe 3+4 2019	1
Im Namen der Verstorbenen	2
Bericht Abschlussfahrt / Sauerland	10
64. Elefantentreffen 2020 in Thurmansbang - Solla	15
...bis der Arzt kommt!	31
FEMA-Herbstmeeting 2019 in Brüssel	38
BVDM-Aktivitäten zu Streckensperrungen für Motorräder	41
Bericht Flugwachenrallye / Eifel	42
Bericht 7. Oberbergische Orientierungsfahrt	46
Ein Mann geht in die Luft	51
Nachruf Heinz Körner	57
Deutschlandfahrt 2019 in Franken	58
Historie der Deutschlandfahrt	75
Wir stellen vor: Unser Mitglied und Referent für Behindertenhilfe Wilhelm Költgen ...	78
BVDM-JumboRun Ostbevern	84
Tour der Demokratie	86
D-57392 Wochenendsperrung Schmallenberg NRW B236 Hochsauerland Höhenstrasse	
.....	92
Anzeigen	93
Impressum	93

Editorial Ballhupe 3+4 2019

Michael Lenzen



Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfahrer,

ein ereignisreiches Motorradjahr neigt sich dem Ende entgegen. Die Motorradmesse Eicma hat noch einmal eindrucksvoll gezeigt, dass sich der gesamte Markt in einer dynamischen, aber auch nicht einfachen Phase befindet. Die Hersteller, darunter auch wiederbelebte alte Traditionsmarken, präsentieren zahlreiche neue Modelle. Jede Nische wird besetzt, selbst Harley produziert eine Enduro - auch auf der Suche nach neuen Käuferschichten. Immer mehr Leistung, immer mehr elektronische Helferlein auf der einen Seite, aber auch immer mehr Retro-Bikes mit überschaubaren Leistungen und wieder mehr Einstiegermaschinen auf der anderen. Die Qual der Wahl war noch nie so groß.

Im Zuge einer sich verändernden Mobilität in Großstädten und auf der Suche nach Lösungen für den zunehmenden Verkehr, sollte auch das Motorrad mehr in den Fokus von Politik und Planern geraten. Die Vorteile der motorisierten Zweiräder sind hinreichend bekannt, auch die bessere Ökobilanz im Vergleich zum Pkw. Klar ist aber auch, dass bei der gestiegenen Relevanz der Umweltthemen auch die Motorradfahrer ihren Beitrag werden leisten müssen. Ob die Elektromobilität dabei der richtige Weg ist, wird sich zeigen. Synthetische Kraftstoffe, Brennstoffzellen und noch effizientere Motoren sollten auf jeden Fall nicht außer Acht gelassen werden. Doch der Spaß am Motorradfahren ist nicht wesentlich davon abhängig, wie der Antrieb aussieht. Es ist letztlich auch egal ob 15 oder 230 PS, ob Roller oder Luxustourer, der Spaß, der Genuss, das Erlebnis Motorradfahren ist in allererster Linie von demjenigen abhängig, der auf dem Fahrzeug sitzt und nicht von der Maschine, auch wenn die Werbung gerne etwas anderes suggeriert.

Und egal, was Motorradfahren für den Einzelnen bedeutet, welche Maschine er fährt: Der BVDM als Interessenvertretung aller Motorradfahrer hat auch in diesem Jahr mit zahlreichen Aktivitäten und Aktionen dafür gesorgt, dass Streckensperrungen zurückgenommen werden mussten, andere erst gar nicht umgesetzt wurden. Es gibt viele weitere Themenfelder auf dem der Verband seit mehr als 60 Jahren aktiv ist, unter anderem die Verkehrssicherheit und die Lobbyarbeit in der Politik. Die steigende Unterstützung und die steigenden Mitgliederzahlen motivieren uns ehrenamtlich Aktive und zeigen uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Aber um noch erfolgreicher für die Interessen aller Motorradfahrer arbeiten zu können, müssen wir als Verband noch weiter wachsen. Wer noch nicht Mitglied ist, kann es kann einfach werden und wer uns aktiv unterstützen will, ist jederzeit mit seinem Engagement und seinen Fähigkeiten herzlich willkommen. Einen Eindruck von unserer Arbeit und unserer Aktivitäten vermittelt auch

diese Ausgabe der Ballhupe wieder. Und wer uns persönlich kennenlernen will, kann das bei einer unserer zahlreichen Veranstaltungen im nächsten Jahr, angefangen vom Elefantentreffen bis hin zur Intermot in Köln im Herbst.

Einen schönen Jahresausklang wünscht



Michael Lenzen
Vorsitzender BVDM

[Jetzt QR-Code mit dem Smartphone scannen und Mitglied werden im BVDM](#)



Im Namen der Verstorbenen

Günter Heumann-Storp



Die Organisation „Aktion Blauer Punkt“ rief und viele kamen.

Zum 41. Mal begann am 26. Oktober, pünktlich um 12 Uhr, die Gedenkfahrt für die verstorbenen Motorradfahrer von Köln zum Altenberger Dom. Bei Sonnenschein und angenehmen Temperaturen folgten mehr als 5000 Motorradfahrer dem Ruf von Motorradpfarrer Ingolf Schulz von der Motorradfahrerseelsorge der Evangelischen Kirche im Rheinland. Die etwa 26 Kilometer lange Fahrt durch Köln und Odenthal zum Dom in Altenberg war auf Grund der vielen

Teilnehmer, der eindrucksvollen Unterstützung der Polizei und der vielen ehrenamtlichen Helfer und Zuschauer am Rande der Strecke eine beeindruckende Veranstaltung mit Gänsehautcharakter.



© Günter Heumann-Storp

Der Corso rollt, Zoobrücke in Köln

Applaus und Fähnchen...

In vier Blöcken wurden die Motorradfahrer durch die Straßen geleitet. Passanten blieben auf den Gehwegen nicht nur stehen, sie winkten den Motorradfahrern zu und zeigten Zeichen der Solidarität. Amüsant der Auftritt einer älteren Dame am Rande der Strecke mit Tanzeinlagen im Stile der Cheerleader. Die Werbung für mehr Rücksicht und Weitsicht im Straßenverkehr kam bei der Bevölkerung an und zeigte unmittelbare Wirkung. Geduldig und verständnisvoll warteten hunderte Autofahrer am Rande der Strecke auf das Ende des Korsos. Vereinzelte Gegenbeispiele trübten nicht das Gesamtbild.

Für Pfarrer Ingolf Schulz ist kein Weg zu weit...

Ingolf Schulz ist nicht nur ein Mann der Kirche. Seine Ehefrau und er sind selbst überzeugte Motorradfahrer und wissen aus eigener Erfahrung um die Gefahren, denen die Motorradfahrer-Gemeinde tagtäglich ausgesetzt ist. Vor Jahrzehnten hat er die verantwortungsvolle Aufgabe der Gedenkfahrt und anschließenden Predigt im Altenberger Dom von Motorradpfarrer Manfred Dürr übernommen. Übrigens, für Pfarrer Ingolf Schulz ist kein Weg zu weit., wenn es um seine Zweirad-Gemeinde geht. Er predigt auch auf dem Gedenkgottesdienst des vom BVDM ausgerichteten Elefantentreffens in Thurmansbang-Solla.

697 verunglückte Motorradfahrer im Jahre 2018 sind zu viel...

Die Zahl der Motorradtoten ist seit 2010 um 1,7 Prozent gesunken, doch 697 tödlich verunglückte Motorradfahrer im Jahre 2018 sind immer noch deutlich zu viel. (Quelle „bike und business“, Stephan Maderner) Sie sind weit mehr als eine Zahl in der Statistik. Hinter jedem Toten verbirgt sich ein ganz persönliches Schicksal. Hier stellt sich nicht die Frage einer Schuld.

In ihrem Gedenken und für alle die, die schon im Jahre 2019 verunglückt sind, ist die Gedenkfahrt auch ein mahnendes Zeichen an alle Verkehrsteilnehmer, auch an sich selbst.



Motorrad eines bei Stiege/Harz 2019 tödlich verunglückten Motorradfahrers. Foto: Polizeirevier Harz, aus Volksstimme.de

Jedes Wort hat eine besondere Bedeutung...

Der Veranstalter der Gedenkfahrt ist die „**Aktion Blauer Punkt**“. Jedes Wort dieses Namens hat eine besondere Bedeutung, wie auch das Logo der evangelisch kirchlichen Vereinigung. „Aktion“ steht für viele Treffen rund um Gedenkfahrten, Verkehrspolitik und Sicherheitstrainings, „Blau“ ist die Farbe der Freiheit, die Motorradfahrer so lieben und der „Punkt“ bedeutet, dass Probleme einfach genau darauf gebracht werden. Das Rad im Logo steht für die Verbundenheit zum Motorradfahren und das Kreuz erinnert an die Gefahren, die damit verbunden sind.



Logo der „Aktion Blauer Punkt“ Motorradfahrerarbeit der evangelischen Kirche im Rheinland, aus Website der Kirche

Der BVDM beteiligte sich mit einem großen Aufgebot an Helfern...

Wie jedes Jahr hat sich der **BVDM** als Partner der „Aktion Blauer Punkt“ mit einem großen Aufgebot von mehr als dreißig freiwilligen Helfern an der Organisation der Gedenkfahrt beteiligt. In alter Tradition zeichnete **Karin Karrasch**, selbst im Vorstand des Bundesverbandes, für die Arbeit verantwortlich. Sie hat alles perfekt organisiert.



© Günter Heumann-Storp

Karin Karrasch

Versammelt wurde sich unter der Zoobrücke in Köln. Nach großem „Hallo“ und einer mustergültigen Einweisung der Streckenposten verteilten sich die ehrenamtlichen Helfer zwischen der Frohngasse und dem Wiener Platz, um die Polizei bei der Absperrung unterstützen zu können.



© Günter Heumann-Storp

Karin Karrasch bei der Einweisung der Helfer

Dabei stehen die Helfer nicht nur an den Knotenpunkten, sie müssen auch abfahrbereit sein, um dem Korso, wenn er passiert hat, rechtzeitig vor dem Schlussfahrzeug der Polizei folgen zu können. Eine Aufgabe, die Verantwortungsbewusstsein und schnelles Handeln in sich vereint. Karin ist ursprünglich ein Hamburger Mädel. Vor 35 Jahren zog es sie aus der Hafenstadt nach Overath. Damals schon gab es den Gedenkgottesdienst, den sie zusammen mit ihrem Ehemann Bernd besucht hat. Pfarrer Manfred Dörr predigte seinerzeit noch von der Kanzel, bis er später aus gesundheitlichen Gründen mit dem Motorradfahren aufhören musste und das Amt an Ingolf Schulz übergab.

Pfarrer Ingolf Schulz verstand es, die Gedenkfahrt zu mobilisieren. Seinem Einsatz und seiner Medienarbeit ist es zu verdanken, dass aus ehemals 30 Besuchern des Gedenkgottesdienstes nun eine mehr als bemerkenswerte Veranstaltung geworden ist.

Alljährlich zieht der Korso 2000 bis 5000 Motorradfahrer an...

Der BVDM ist nicht alleine. Unter anderem die Biker der Bundespolizei, der Malteser, Johanniter und diverser anderer Gruppen helfen mit, damit die Veranstaltungsteilnehmer reibungslos durch den Verkehr geführt werden können. Dass das nicht immer einfach ist, sagt schon die Zahl der Teilnehmer. Alljährlich zieht der Korso etwa 2000 bis 5000 Motorradfahrer an, die am abschließenden Gedenkgottesdienst im Altenberger Dom teilnehmen. Aufrufe verschiedener Motorradvereine und -verbände sorgen jährlich für eine rege Teilnahme. In der Tat, es gibt nicht viele sinnvollere Veranstaltungen, als Ende Oktober nach Köln zu kommen, um der verstorbenen Motorradfahrern zu gedenken und für mehr Rücksicht und Weitsicht im Straßenverkehr zu werben. Ein würdiger und stilvoller Saisonabschluss.

Ohne freiwillige Helfer ist der Korso für die Polizei nicht zu bewältigen.

Der Einsatzleiter der Polizei Köln war mit der Veranstaltung am 26. Oktober mehr als zufrieden. Der Korso habe nur durch die Unterstützung der freiwilligen Helfer der vielen Vereine und Organisationen durchgeführt werden können. Insbesondere die sehr große Zahl der Teilnehmer

sei eine für die Polizei sonst nicht zu bewältigende Aufgabe. Sein Dank an den Bundesverband der Motorradfahrer stellvertretend für alle anderen Helfer war mehr als nur eine nette Floskel.



© Günter Heumann-Storp

Begleitung des Korsos durch die Polizei

Der Kreis schließt sich in einem Gottesdienst...

In Altenberg wartet in jedem Jahr der „Altenberger Dom“, die Kirche des ehemaligen Zisterzienserklosters aus dem Jahre 1259, auf die Motorradfahrer. Der Dom ist auch Gemeindekirche der evangelischen Kirchengemeinde Altenberg, aber nicht nur das.

Er ist eine Simultankirche. Als er seinerzeit durch den Preußischen König Friedrich Wilhelm IV im Jahre 1847 wiederaufgebaut wurde, machte dieser zur Bedingung, dass sich die evangelische und die katholische Kirche das mächtige Bauwerk in seiner Nutzung teilen sollten. Das Vermächtnis des Königs führte zu einer lebendigen, intakten Ökumene.

An diesem historischen Ort schließt sich also der Kreis der Gedenkfahrer in einem Gottesdienst mit Motorradpfarrer Ingolf Schulz.



© Günter-Heumann-Storp

Altenberger Dom, die ersten Motorradfahrer treffen ein...

Das mächtige Kirchenschiff ist bis auf den letzten Platz gefüllt.



© Günter Heumann-Storp

Voll besetztes Kirchenschiff im Dom zu Altenberg

Es ist nicht irgendein Gottesdienst. Das mächtige Kirchenschiff ist bis auf den letzten Platz gefüllt. Wer keinen Platz mehr findet, versammelt sich neben den Sitzreihen, um den Worten des Pfarrers zu lauschen. Ganz im Stile moderner Gottesdienstgestaltung - und ganz sicher im Sinne der Motorradfahrer - begleitet eine Kirchenband die an die Predigt angepassten Lieder.



© Günter Heumann-Storp

Kirchenband mit Pfarrer Ingolf Schulz



© Günter Heumann-Storp

Motorradpfarrer Ingolf Schulz bei der Predigt, die Zange als Metapher

Eine Zange ist Metapher und Gleichnis zugleich.

Was sagt man Motorradfahrern an so einem Tag? Pfarrer Ingolf Schulz findet am 26. Oktober die richtigen Worte. Eine Zange mit besonderer Bedeutung, weil er sie von einem mittlerweile

verstorbenen Freund vor vielen Jahren geschenkt bekommen hat, ist Metapher und Gleichnis zugleich. Er zeigt sie der Gemeinde.

Früher, so sagt er, seien die Dinge viel leichter - mit eben einer solch einfachen Zange, zu reparieren gewesen. Im Zeichen der fortschreitenden Entwicklung gehe das heute nicht mehr. Die Komplexität der technischen Entwicklung mache einfache Lösungen nicht mehr möglich. Dabei geht es Ingolf Schulz nicht darum, die moderne Technik zu verteufeln. Das sagt er deutlich. Einfachheit und Komplexität gibt es aber auch im menschlichen Miteinander - und in den Möglichkeiten - dieses Miteinander zu gestalten.

Pfarrer Ingolf Schulz kommt aus dem Ruhrgebiet. Zwischen den Schloten der Industriestadt ist er aufgewachsen. Daher, so sagt er, kommt vielleicht auch seine Verbundenheit zu den Motorradfahrern und die Liebe zum Motorrad. Und wohl auch die Erkenntnis, dass nur über einen guten Zusammenhalt Lösungen gefunden werden, die zum Ziel führen. Die Freundschaft unter den Menschen, wie auch zwischen Gott und den Menschen, weise für ihn genau in diese Richtung.

Nachdenklich verlassen die Motorradfahrer nach dem gut einstündigen Gottesdienst den Dom. Pfarrer Ingolf Schulz versteht es, die Menschen zu berühren. Dass er sie erreichen kann, hat der Korso am 26. Oktober eindrucksvoll bewiesen.



© Günter Heumann-Storp

Im Zeichen der Verbundenheit, die Helfer des BVDM treffen am Altenberger Dom ein...
G. H.-St.

Bericht Abschlussfahrt / Sauerland



Wann und wo?

Startpunkt am Samstag, den 12. Oktober 2019 war der [Gasthof Happe](#), Kirchplatz 6-7, 33142 Büren-Harth

Der erste Teil des Berichts kommt von Inge A.: Schon wieder ein Jahr rum

Wetter: Ausnahmsweise sehr gut!

Das Wetter hat es bei der letzten Fahrt in diesem Jahr noch einmal gut mit uns gemeint, was bekannterweise nicht bei allen TourenTrophy-Fahrten in diesem Jahr der Fall war. Der goldene Oktober hat uns am Samstag mit 20 Grad und Sonnenschein verwöhnt. Deshalb fanden sich auch 19 Starter am Morgen in Büren-Harth ein. Es waren erfreulicherweise eine ganze Reihe neue Gesichter darunter, die zum ersten oder manche auch schon zum zweiten Mal dabei sein wollten. Die Abschlussfahrt eignet sich immer besonders gut als Schnuppertour für Neulinge, da sie nicht mehr zur TourenTrophy-Gesamtwertung zählt, sondern als Rahmenprogramm für die Siegerehrung der Jahreswertung dient. Die Aufgabe ist auch nicht besonders knifflig, sondern soll einfach eine entspannte selbstgeführte Ausfahrt sein, natürlich schon nach Karte mit einer leicht zu bearbeitenden Pfeilskizze und Aufschreiben von Orientierungskontrollen. Der Neuling soll ja auch etwas lernen, um sich vielleicht im nächsten Jahr an die schwierigeren Aufgaben heranzuwagen.



Hannemann, fahr Du voran

Man schloss sich zu kleinen Grüppchen zusammen, so dass die Neulinge einen „alten Ori-Hasen“ dabei hatten, der Anleitung geben konnte. Ortseingangs- und Ortsdurchgangsschilder sowie Hinweistafeln auf Flüsse dienten als Orientierungskontrollen, deren erster Buchstabe jeder Teilnehmer in seine Bordkarte aufzuschreiben hatte. Das Hauptaugenmerk lag jedoch bei dieser Rallye weniger auf der Bewältigung der Orientierungsaufgabe, sondern mehr darauf Spaß zu haben beim Fahren einer landschaftlich sehr schönen Strecke. Und das ist Fahrtleiter Axel sehr gut gelungen. Die Strecke führte uns über meist kleine, gewundene Sträßchen von Büren-Harth über Lichtenau, Willebadessen, Peckelsheim, an Scherfede vorbei nach Meerhof, Fürstenberg und wieder an den Startpunkt zurück. Natürlich gab es zwischendurch ein paar besetzte Kontrollen sowie die übliche Kuchenkontrolle, wo sich alle Teilnehmer trafen, um nach einer kleinen Stärkung und ein wenig Klönschnack ihren Weg fortzusetzen. Im Ziel angekommen brauchten wir nicht lang auf die Siegerehrung warten. Ganze 14 Teilnehmer hatten es auf den ersten Platz geschafft. Für jeden, auch für die hinteren Plätze, gab es einen kleinen Preis und viel Lob für Axel, dessen Streckenauswahl und „guter Draht zu Petrus“ allen gut gefallen hat. Anschließend folgte Peters Siegerehrung der TourenTrophy-Jahreswertung 2019. Die Ergebnisse findet ihr weiter unten.



Der zweite Teil des Berichts kommt von Claudia F.: Je später der Abend...

Lecker Teil 1: Essen

Die Rippchen und das pulled pork waren ach so lecker. Eine gefräßige Stille kehrte ein. Gut gesättigt fuhren die meisten Teilnehmer der Abschlussfahrt dann nach Hause. Beim Wirt Markus wurde die Rechnung beglichen. Der legte jeweils zwei Finger an seine Schläfen, legte den Kopf in den Nacken, schloss die Augen und innerhalb einer Sekunde schnellte sein Arm nach vorne

und er verkündete die Zeche. Er muss einen eingebauten Taschenrechner in seinem Kopf haben. Oder es handelte sich um eine virtuelle Rechnung.

Lecker Teil 2: Trinken

Übrig blieben nun sechs Mitglieder unseres Clubs, die sich zum Übernachten eingemietet hatten. Wir gesellten uns an einen Stehtisch, manch einer erzählte einen Schwank aus seinem Leben, andere hörten eher zu. Um uns herum wurde es langsam voller. Es tauchten immer mehr gut gelaunte Menschen auf, die Kutten trugen. Auch diese labten sich am guten Essen. Irgendwie war unser neues Lieblingsbier immer aus. Marco verschwand um die Ecke. Als er wieder auftauchte wiegte er irgendetwas zärtlich in seinen starken Armen. Es war eine neue Kiste Bier, die er beim Wirt besorgt hatte. Es sollte nicht das letzte mal sein, dass er diesen Job erfüllte!



Kuttenträger unter sich

Mittlerweile waren mindestens 30 Menschen auf dem Hof. Die gute alte Rockmusik von früher tönte aus dem Pavillon. Stones, Led Zeppelin, ZZ Top, AC/DC und so weiter. Kutten tragende Frauen mit langem wallenden Haar zierten das Gelände. Es wurde langsam dunkel. Plötzlich bemerkte Marco mit Sorgenfalten auf der Stirn: wir sind nur noch so wenige und sind gar nicht als Motorradclub zu erkennen sind, denn wir haben keine Kutte. Wir trugen zwar ein T-Shirt der letzten Deutschlandfahrt des BVDM, aber es war schon zu kalt um es mit vor stolz geschwellter Brust zu präsentieren. Da fiel mir ein, dass ich sehr wohl so etwas wie eine Kutte besitze. Ich eilte zum Motorrad und zupfte meine schöne blaue BVDM Weste aus dem Koffer hervor. Ich schmückte mich damit und kehrte zu unserem Tisch zurück. Marcos Pupillen weiteten sich. *Was du kannst, kann ich schon lange*, verkündete er. Auch er fand in einem Koffer seine Weste und zog sie an. Wir gesellten uns an das Lagerfeuer, dass der Wirt mit eigens konstruierten Gefäßen entfacht hatte und tippelten gut gelaunt um die Flammen herum. Als bald waren wir umringt von den netten Kuttenträgern.

The Omas und the Opas

Wir wurden aufgeklärt, dass heute Bikertreff Harth angesagt war. Die Teilnehmer kamen aus unterschiedlichen Clubs und nahmen uns in ihre Mitte. Die Frauen mit der Wallemähne waren teilweise schon Omas, so wie ich. Es gab Fachgespräche über Bikes, Umweltschäden und über Krieg und Frieden. Die Gesinnung passte, wir fühlten uns wohl. Die Straße oberhalb des Hofes füllte sich langsam mit Wohnmobilen. Man fährt ja nicht angetrunken noch Motorrad, unsere neuen Freunde und Freundinnen hatten ihre Übernachtungsmöglichkeit mitgebracht. Marco gab an, dass er kürzlich gelesen habe, dass Rocker heutzutage ihr Motorrad auf einem Anhänger transportieren, wenn sie zu einem Event fahren. Mein Mann und ich blickten uns verschmitzt an. Wir waren mit unserem Anhänger da..... Wir sind auch Rocker, verkündeten wir und die Kutte

tragen wir unten drunter. Eventuell eintätowiert.....man weiß ja nie! Nebenan ertönte ein markanter Rhythmus. „Radar Love“ von Golden Earring, erkannte Marco. Die Omas und Opas schüttelten ihr graues Haar, falls noch vorhanden. Der Rest wackelte mit den Ohrläppchen. Die müden Knochen von einigen Probanden bewegten sich verzückt zur Musik. Ach war das schön. Wir fühlten uns wohl und hatten viel Spaß. Einige Damen berichteten von ihren Schraubern, die ihr Moped pflegen. Ich habe auch einen Schrauber, der nennt sich Ehemann. Spät am Abend erstanden Marco und ich noch ein Emblem vom Bikertreff Harth. Dafür muss ich noch einen adequaten Platz suchen. Wir fühlten uns willkommen und möchten gerne wieder kommen. Wir freuen uns auf nächstes Jahr.

Ergebnisse BVDM TourenTrophy Gesamtwertung 2019

Platz	Fahrer	Beifahrer	Anzahl Fahrten	Wertungspunkte
1	Peter A.		5	59,13
2	Norbert L.		3	43,59
3	Hans-Peter F.	Claudia F.	5	33,51
4	Inge A.		5	31,96
5	Jürgen W.		3	30,22
6	Christian F.		6	26,67
7	Axel M.		3	21,38
8	Annelie W.		2	21,33
9	Reinhard A.		2	19,36
10	Stefan W.	Steffi W.	3	19,00
11	Jan G.		2	18,98
12	Nina M.		2	18,38
13	Ricardo G.		2	17,44
14	Andreas Z.		4	17,00
15	Mike W.		3	16,44
16	Hans K.	Anita F.	2	16,33
17	Marco S.-H.		3	13,00
17	Jörg C.		2	13,00
19	Jupp B.		2	12,23
20	Bernd L.		4	12,08
21	Stefan K.		2	11,33
22	Iris M.		3	11,00
22	Renate L.	Jörg L.	2	11,00
24	Marcel R.		2	10,78
25	Sabine L.		2	6,00
25	Stefan M.		2	6,00

In Wertung waren alle Teilnehmer, die an mindestens zwei Fahrten teilgenommen haben. Pro

Fahrt werden in der Profiklasse zwischen 3 und 20 Punkte vergeben, in der Touristenklasse zwischen 3 und 10 Punkten. Fahrleiter und Helfer einer Fahrt bekommen die Mindestpunktzahl (3 Punkte) gutgeschrieben. Gewertet wurde die Summe der besten vier Fahrten.

[Bericht Abschlussfahrt 2018](#)

64. Elefantentreffen 2020 in Thurmansbang – Solla

Günter Heumann-Storp



Das 64. Elefantentreffen 2020 in Thurmansbang-Solla steht ganz im Zeichen der Rückbesinnung auf die Wurzeln dieses legendären Treffens.

Vom 31. Januar bis 2. Februar 2020 finden sich wieder tausende Motorradfahrer auf den Wiesen des Stockcar-Clubs Solla ein, um zusammen zu feiern und eine unbeschwerte Zeit zu genießen. 64 Jahre Elefantentreffen, das ist schon einen kleinen Rückblick wert.

Lassen wir einen Mann der ersten Stunde zu Wort kommen. **Arno Keuser** ist Gründungsmitglied des BVDM und ein Freund von „**Klacks**“ Ernst Leverkus (verstorben am 19. Mai 1998 in Althütte, Motorradjournalist, ehemaliger Vorsitzender des BVDM und Urheber des Elefantentreffens):

Redaktion: Arno, was fällt Dir spontan zum Thema Elefantentreffen ein?



Arno Keuser, 87 Jahre alt, BVDM-Veteran und Ehrenmitglied

„Eine gute Sache. Durch das Elefantentreffen ist der Zusammenhalt unter den Motorradfahrern besser geworden. Vor allem ist es mittlerweile international. Gott sei Dank. Die Leute, die früher nicht zu uns kamen, die kommen jetzt alle.

Das erste Treffen war 1956... Das fand an der Solitude statt. Mit einer Handvoll Motorradfahrern. Der „Klacks“ hatte die Idee.

Er wollte sehen, welcher Hasardeur noch im Winter Motorrad fährt. Weil er dachte, dass das nicht ganz ungefährlich ist, hat er Gespanne eingeladen. Und weil er selber eine Zündapp fuhr, hat er das (Treffen Red.) auf die KS 601 beschränkt. Das Motorrad wurde der „Grüne Elefant genannt“, weil es meist eine grüne Farbe hatte. So kam es zum Namen „Elefantentreffen“.

Aber schon im Jahr 1958 wurden auch Motorradfahrer anderer Marken zugelassen. Die hatten sich nämlich beschwert, dass sie nicht bedacht wurden.“

„**„Klacks“ Leverkus** kann sich leider nicht mehr aktuell äußern. Aber ein Zitat aus einem von ihm verfassten Schriftstück „Das Elefantentreffen damals“ ist heute aktueller denn je:

„Es (das Elefantentreffen, Red.) war immer wieder ein Erlebnis. Diesmal waren es etwa 900 Maschinen, und 900mal gab es ähnliche Begrüßungen. Auf Englisch, in Französisch, in skandinavischen Sprachen und in allen deutschen Dialekten. Und 900mal laute, stille, amüsante oder dezente Herzlichkeit. Aber immer echt. In Bonn schrieb eine Bundestagsabgeordnete, die dies als Zuschauerin erlebte: „- am Nürburgring lernte ich, dass es keine Probleme unter Völkern zu geben braucht -!“

Besser kann man den Mythos „Elefantentreffen“ nicht beschreiben.

Vom Nürburgring zum Salzburgring...

Das Elefantentreffen nahm eine rasante Entwicklung. 1960 trafen sich auf dem Feldberg 900 Teilnehmer auf 500 Gespannen. 1961 ließ die Teilnehmerzahl von 1000 Personen nur noch eine andere Örtlichkeit zu, den **Nürburgring**.

Michael Tubes erinnert sich an das Elefantentreffen auf dem Nürburgring. Er war als Kind dort und hat ganz spezielle Eindrücke mitgebracht:



Michael Tubes, Foto Michael Tubes

„Ende der 60er Jahre war ich mit meinen Eltern, die damals den Sanitätsdienst am Nürburgring organisiert haben, mehrmals beim Elefantentreffen. Außer an die nicht einfache, schneereiche Anfahrt mit dem Krankenwagen erinnere ich mich noch gut an einen Geschicklichkeitsparcours, bei dem Jugendliche ohne Führerschein Ihre erste Erfahrung mit Gespannen im Schnee sammeln konnten. Ich war etwa 5 Jahre alt und durfte (mit Unterstützung) meine ersten Meter „selber“ fahren. Übernachtet haben wir im Sanitätsraum des heute „historischen“ Fahrerlagers, in dem auch ein echter Elefant als Werbung für eine bekannte Reifenmarke untergebracht war. Da meine Eltern mit den kleineren Verletzungen der Teilnehmer beschäftigt waren, war ich mit gestrickter Schirmmütze und Teddybär ausgestattet, meist mit „Onkel“ Uli aus Wuppertal unterwegs, zu dem ich bis heute noch gelegentlichen Kontakt habe. Auch zu den Türmen im Start und Zielbereich mit „Rennleitung“ und Streckensprecher Karl-Julius hatte ich Zugang. Mit Ihm und anderen Aktiven aus dieser Zeit habe ich dann 13 Jahre später meine ersten eigenen Touren an den Nürburgring gemacht. Da war das Elefantentreffen am Ring schon lange Vergangenheit.“



Elefantentreffen 1972 Nürburgring, Foto Günter Wuttke

Günter Wuttke hat das Treffen auf dem Nürburgring nicht nur als Motorradfahrer erlebt:



Günter Wuttke, Elefantentreffen Bayerischer Wald 2016, Foto Horst Orlowski

„Damals gehörten zum BVDM Landesverbände. Der größte Landesverband und der einzige, der heute noch diesen Namen trägt, war der Landesverband Rhein-Ruhr. Damals hatte der Verband etwa 1000 Mitglieder. Bis 1976 wurde das Elefantentreffen auf dem Nürburgring durch diesen LV Rhein-Ruhr – natürlich mit Unterstützung vieler BVDM-Clubs - organisiert. Horst Briel (Journalist, Buchautor) war als Vorsitzender des BVDM verantwortlich.

Auf der Jahreshauptversammlung des BVDM 1976, damals etwa 2500 Mitglieder, lästerte der mächtige Landesverband Rhein-Ruhr, wer denn außer ihnen das Elefantentreffen organisieren wolle.

Daraufhin haben **Horst Orlowski** (damals Geschäftsführer BVDM und heute Ehrenvorsitzender) und ich uns zusammengesetzt und gesagt: „Das können wir auch.“ Ich war 1977 Schatzmeister des BVDM. So haben Horst und ich das Elefantentreffen 1977 auf dem Nürburgring organisiert. Wir hatten mehr als 50.000 Teilnehmer. Damals nicht alles Motorradfahrer. Das war ein großes Problem. Es kam zu massiven Ausschreitungen, die bei den vielen Folgetreffen später durch organisatorische Maßnahmen erfolgreich unterbunden werden konnten.“

Genau bis 1977 blieb der Ring der Ort des Geschehens, bis das Elefantentreffen auf Grund ständig steigender Zuschauerzahlen und den damit verbundenen Auswüchsen von Großveranstaltungen dieser Art die grüne Hölle verlassen musste und zum **Salzburgring** umzog.

Der BVDM hatte also längst, via LV Rhein-Ruhr, seit 1961 die Organisation der Elefanten übernommen und zeigte sich auch für den Wechsel nach Österreich verantwortlich.

Der Umzug zum Salzburgring verlief nicht ganz reibungslos. Eine zunächst erteilte Genehmigung für das Treffen wurde eine Woche vor dem Veranstaltungstermin – nachdem bereits Werbung in der Fachpresse geschaltet war – zurückgezogen. Es kam, wie es kommen musste. Es fanden sich natürlich einige Motorradfahrer ein, die von weitsichtig angereisten Vorstandsmitgliedern des BVDM betreut wurden. Das „kleine Treffen“ fand vor den Toren des verschlossenen Salzburgrings statt und war, so Günter Wuttke, eines der gemütlichsten und schönsten überhaupt.

Die positiven Erfahrungen hier führten dann 1978 doch zur endgültigen Genehmigung durch die österreichischen Behörden.



1978, Treffen vor den Toren des verschlossenen Salzburgrings, Foto: Günter Wuttke



1982, Salzburgring Elefantentreffen, Bild: Günter Wuttke, Archiv

Gerd Michael Kirschke, seinerzeit Helfer beim Elefantentreffen in Salzburg, erinnert sich:



Gerd Michael Kirschke, jetzt Referent KOOP-Mitglieder und Vereine im BVDM

„Ich war vier oder fünf Jahre als Helfer für das Elefantentreffen auf dem Salzburgring und habe dort einen Infobus bedient. Das war so ein altes Teil mit ein paar Sesseln für Besucher. Der war immer sehr gut frequentiert. Ich musste zu allen möglichen Fragen Rede und Antwort stehen. Das hat mir sehr viel Spaß gemacht. Überhaupt war mir der Einsatz für die Besucher wichtig.“



Ein nostalgischer Sticker erinnert an das erste Treffen auf dem Salzburgring 1978

Der BVDM wird in Thurmansbang-Solla fündig...

Auch auf dem Salzburgring war mit 10.000 Teilnehmern irgendwann die Kapazitätsgrenze erreicht.

Auf der Suche nach einem schneesicheren Zuhause wurde der BVDM 1989 im bayerischen Wald in Thurmansbang -Solla fündig.

Seither lockt das Treffen alljährlich tausende von Motorradpuristen an, die bei Schnee, Regen und Wind mit Motorrad und Zelt zu den Wiesen rund um die Rennbahn des Stock-Car-Clubs Solla kommen, um dort eine Gemeinschaft der ganz besonderen Art zu erleben. Das bayerische Sibirien sorgt in der Regel für eiskalte Temperaturen und viel Schnee, so etwas wie das Salz in der Suppe der Elefanten, die mittlerweile alles andere als grün sind.



Zelten im Schnee, Bild 2019 Thurmansbang-Solla, Bild BVDM

Was treibt Menschen dazu...

Was treibt Menschen dazu, sich bei eiskalten und widrigen Bedingungen auf das Motorrad zu setzen, hunderte und bisweilen tausende von Kilometern nach Thurmansbang-Solla zu fahren, sich dann bei Schnee und Matsch in ihr Zelt zu kauern und dort tagelang zu bleiben. Ist es der Reiz des Besonderen? Ist es der Reiz des Außergewöhnlichen? Vielleicht auch der der Gefahr? Ist es der besondere Zusammenhalt in der Not all derer, die sich da zusammenfinden und bei widrigen Bedingungen aushalten? Ist es der Freundschaftsdienst ... oder von allem etwas?

Arno Keuser hat recht. Das Elefantentreffen führt die Menschen zu mehr Nähe und Zusammenhalt. Und das nationenübergreifend und ganz ohne Ideologien. Wenn eine Veranstaltung zeigt, dass unterschiedliche Charaktere und Nationalitäten bei gemeinsamen Zielen an einem Strang ziehen können und sich dabei in tiefer Freundschaft ohne viele Worte friedfertig verstehen, dann ist es das Elefantentreffen.

Arno Keuser:

„Ich erinnere mich an ein Treffen auf dem Nürburgring, an dem auch ein Franzose

teilgenommen hatte.

Der sprach kein Wort Deutsch. Das war aber auch gar nicht nötig. Wir haben uns alle gefreut, dass er da war. Wir waren eine Gemeinschaft und haben uns auch so verstanden.“

Dem ist nichts hinzuzufügen.

Nichts bleibt so ganz verborgen. Bei dem Arno Keuser nicht bekannten Franzosen könnte es sich um den Motorrad-journalisten Robert Sexé gehandelt haben. Welch schöne Anekdote.

Zurück für die Zukunft:

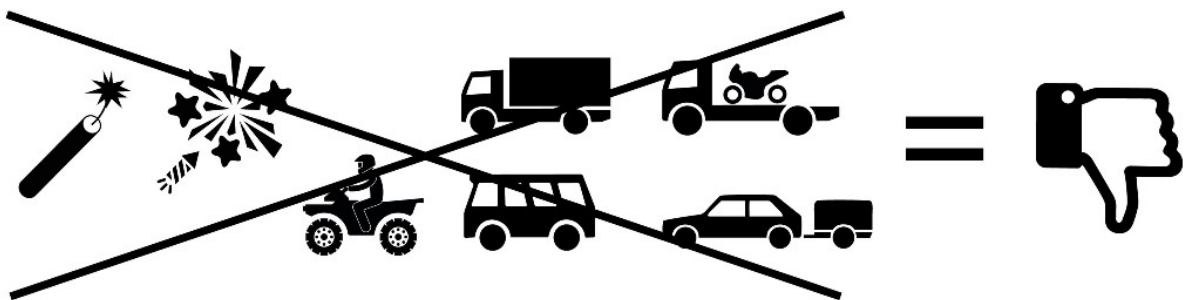
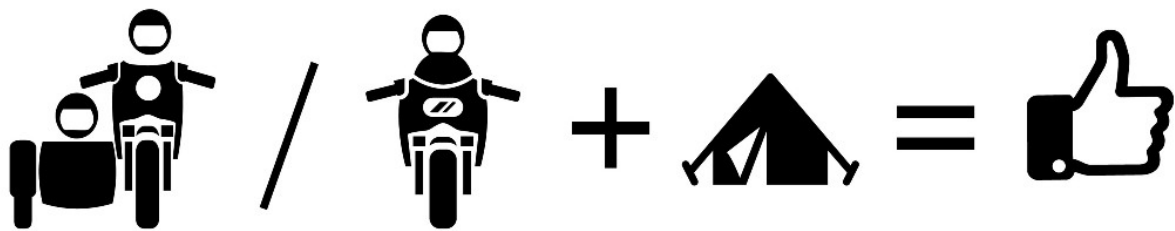
Der erfolgreiche Kurswechsel für das Elefantentreffen

Back to the roots - for future

Das „Sieben - Punkte - Programm“, das die Ursprünglichkeit erhält...

Damit das so bleibt, Auswüchsen vorgebeugt werden kann und keine Festzelt- oder Voyeur-Mentalität aufkommt, gibt es seit 2015 - und damit auch 2020 - ein Sieben-Punkte-Programm, das das Elefantentreffen in seinem Ursprung erhält und an dem sich alle Teilnehmer orientieren müssen. Es wurde in mehrere Sprachen übersetzt und geht den Teilnehmern zu. Nichts verstanden zählt also nicht. Es gibt nun einmal kein friedliches Zusammenleben ohne Regeln, das gilt auch für die große Familie der Motorradfahrer:

back 4 future



- Anreise und Teilnahme nur für Motorräder auf zwei oder drei Rädern. Trikes auf Basis eines Motorrades zählen dazu. Der Autoparkplatz in Solla ist nur noch für Besucher mit Pkw aus der Umgebung vorgesehen. Lkw, Lieferwagen und Autos mit Anhänger von Teilnehmern sind nicht erwünscht!
- Zwei- und Dreiräder müssen auch auf dem Veranstaltungsgelände strassenzugelassen und versichert sein. Nicht zugelassene Fahrzeuge werden nicht geduldet. Sie werden an Ort und Stelle stillgelegt und erst nach der Veranstaltung gegen Zahlung einer

Aufwandsersatzung herausgegeben.

- Auf der Zufahrtsstraße ab Solla gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Helmpflicht, im Veranstaltungsgelände ist maximal Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Bei Missachtung kann das Fahrzeug ebenfalls an Ort und Stelle stillgelegt werden und wird dann erst nach der Veranstaltung herausgegeben.
- Bereits ab dem Wochenende vor der Veranstaltung, spätestens ab Freitag ist das Gelände mit Bauzaun abgesperrt. Die Zufahrt ist nur für Motorräder auf zwei oder drei Rädern möglich. Lkw, Lieferwagen und Autos können nicht im Verlauf der Zufahrtsstraßen entladen werden. Es wird entlang der Zufahrtsstraßen ein absolutes Halteverbot eingerichtet. In den Ortslagen Solla, Loh und Köhlberg gilt ebenfalls ein Parkverbot. Missachtungen werden rund um die Uhr polizeilich geahndet.
- Bis zum Freitag eine Woche vor der Veranstaltung aufgestellte Großzelte werden nicht geduldet und sind umgehend abzubauen. Bei Nichterfolg werden sie kostenpflichtig entfernt und erst nach der Veranstaltung gegen Zahlung einer Aufwandsersatzung herausgegeben. Ein frühzeitiges bloßes Absperren/Trassieren von Zeltplätzen ist nicht gestattet. Eine erfolgte Absperrung ohne die Errichtung eines Zeltes darf vom Veranstalter oder von anderen Teilnehmern entfernt werden.
- Für das Betreten oder Befahren des Geländes wird ab Freitag eine Woche vor der Veranstaltung eine Vorverkaufsgebühr in Höhe von 30,- € erhoben.
- Feuerwerkskörper, Karbidkanonen, Sirenen und Ähnliches sind verboten und werden beim Betreten des Geländes abgenommen. Der Gebrauch von illegal eingeschmuggelten Krachmachern während der Veranstaltung wird mit sofortigem Platzverweis geahndet.



Wolfgang Schmitz, Referent Elefantentreffen, Schatzmeister BVDM

„Wir haben dieses 7-Punkte-Programm geschaffen, damit sich alle auch in Zukunft am Elefantentreffen erfreuen können, und zwar ohne Auswüchse. Ich bitte alle Teilnehmer dringend und im Interesse unserer gemeinsamen Ziele, sich daran zu halten. Nur so können wir dieses einmalige Ereignis auch für die Zukunft erhalten. Unsere Kraft liegt in der Ursprünglichkeit, im friedlichen und verantwortungsbewussten Miteinander.“

Auch Umweltschutz wird groß geschrieben...

Umweltschutz wird für den BVDM als Veranstalter nicht erst heute großgeschrieben. Er galt beim Elefantentreffen schon, als er noch nicht in aller Munde war. Wer seinen Müll mitbringt, kann ihn auch artgerecht entsorgen oder wieder mit nach Hause nehmen. Zusammenhalt und Freundschaft zeigt sich auch in diesen Selbstverständlichkeiten. Dass das nicht immer so klappt, wie es im Idealfall aussehen soll, liegt bei derartigen Großveranstaltungen auf der Hand. Jedes Jahr ein Stück besser werden, ist auch hier das Ziel des Veranstalters.



Das „Wikingerlager“ im Hexenkessel von Loh, Bild BVDM 2019

Es hat etwas von der Aura verwegener Wikinger...

Das Elefantentreffen ist Kult und Tradition. Es ist exotisch, urtümlich und besonders. Es hat etwas von der Aura verwegener Wikinger, die nicht mit dem Schiff, aber mit dem Motorrad in Bayern anlanden. So verstehen sich auch die Angebote an gemeinsamen Aktionen wie Tauziehen oder Holzsägen. Dass die Wikinger auch Schneeskulpturen gebaut haben, ist zwar nicht überliefert, aber zumindest denkbar. Preise gibt es auch für die weiteste Anreise, den größten angereisten Motorradclub, den ältesten und jüngsten Teilnehmer und den schönsten Eigenbau – am Motorrad, nicht am Zelt.

Die Spiele fördern das, was das Elefantentreffen ausmacht, in Gemeinsamkeit friedlich eine besondere Zeit miteinander zu verbringen.

Das Treffen vor dem Treffen – die Vorhut

Etwa eine Woche vor dem Treffen reisen bereits Motorradfahrer aus Bayern zum Veranstaltungsort an, um dort ungestört von dem offiziellen Beginn des Elefantentreffens ihre Zelte aufzuschlagen und zu feiern. 30 Euro kostet der vorzeitige Einlass. Bändchen sorgen dafür, dass man als Berechtigter ein- und ausfahren kann. Ein eigens engagierter Wachschutz überwacht den geregelten Ablauf und sorgt ganz nebenbei dafür, dass keine Sperrgüter mit auf das Gelände gebracht werden. Man kann auch ohne importierte Couch ordentlich seinen Platz finden. Wenn die eigentliche Veranstaltung beginnt, ist die Vorhut wieder weg. Genau so still und friedlich, wie sie gekommen ist.

Gerd Michael Kirschke:

„Das ist ein ruhiges und beschauliches Treffen. Obwohl über 1000 Motorradfahrer aus der Region kommen.“

Dass das Treffen entweder Ende Januar oder aber Anfang Februar stattfindet, soll die „Schuld“ von **Horst Orlowski** (langjähriger Vorsitzender und Ehrenvorsitzender des BVDM) sein, der das Treffen seit Jahrzehnten verantwortlich begleitet. Dazu hat er eine amüsante Geschichte und räumt gleichzeitig mit einem hartnäckigen Gerücht auf:



Horst Orlowski, Ehrenvorsitzender BVDM, Foto Günter Wuttke

„Es gibt das Gerücht, ich würde den Zeitpunkt des Elefantentreffens nach den Sternbildern und der Mondphase auswählen. Beides stimmt nicht. Als wir im Jahr 1989 mit dem Elefantentreffen in den Bayerischen Wald umgezogen sind, haben wir die Einheimischen nach dem zuverlässigsten Winterwetter im Jahr gefragt. Sie waren sich einig, dass es um Ende Januar und Anfang Februar am häufigsten „wachelt“ (Bayerisch für Schneegestöber, Red.).

Dann fliegt der Schnee vom eisigen böhmischen Wind getrieben waagerecht über das Land. Wir haben den Rat befolgt und es war überwiegend richtig.

Wenn der Karneval in diese Zeit fällt, nehmen wir Rücksicht, damit - wer will - auf beiden Hochzeiten tanzen kann.“

Ein Treffen wie das Elefantentreffen verlangt nach einer besonderen Vorbereitung und Organisation...



Ein Teil der vielen Helfer des BVDM, Bild 2019 Thurmansbang-Solla, Foto: BVDM

Ein Treffen wie das Elefantentreffen verlangt nach einer besonderen Vorbereitung und Organisation. Personal, Logistik und Administration sind Aufgabenbereiche, die oft als selbstverständlich hingenommen und wenig erwähnt werden.

Als Referent für das Elefantentreffen hat sich Wolfgang Schmitz mit Horst Orlowski, Horst-Werner Sassenhagen und Uwe Marcus bereits vor dem eigentlichen Treffen Ende September auf den Weg nach Thurmansbang-Solla gemacht, um wichtige Gespräche vor Ort zu führen:

Wolfgang Schmitz:

„Es sind viele Fäden, um diese Wintergroßveranstaltung zu einem tragfähigen Netz zu verknüpfen. Das wird an Hand unseres „Fahrplanes“ für das Vortreffen in Thurmansbang-Solla deutlich. Die Unterbringung der Helfer ist zu regeln. Sie werden auch im nächsten Jahr in den Geiselstein, einen stillgelegten Gasthof in Solla, einziehen. Dem Bürgermeister der Gemeinde Thurmansbang, Martin Behringer, haben wir einen Besuch abgestattet und uns dabei auch um das Genehmigungsverfahren gekümmert.

Die Besitzer des Geländes, auf dem das Elefantentreffen stattfindet, waren nicht zu vergessen, genauso wenig wie der Chef des Stock-Car-Clubs Solla. Schließlich sollten Wasser- Strom- und Datenleitungen neu verlegt werden.



Wolfgang Schmitz, Referent Elefantentreffen, Bild: BVDM

Dann gab es da noch den Schneeräumer, den Elektriker, den Holz-Verkaufspartner und den Leiter des Wachschutzes, der uns mit seinem Personal unterstützt und die Vorverkaufsgebühren kassiert. Das alles war in drei Tagen zu bewältigen.

Nach einem abschließenden Essen bei gutem bayerischem Bier ließen wir die letzten drei Tage Revue passieren: Es gab keine losen Fäden mehr. Das Netz für das 64. Elefantentreffen ist tragfähig.

Wir werden wieder mit vielen Helfern Gewehr bei Fuß stehen, um unseren Gästen alles das zu bieten, was sie von uns erwarten: Freundschaft, Spaß und ein friedliches und entspanntes Treffen unter Gleichgesinnten.

Dabei tragen die vielen Helfer vor Ort eine besondere Verantwortung. Wer zu solch einem Event einlädt, steht auch in der Pflicht. Das Elefantentreffen kann ohne den Einsatz vieler, unermüdlicher Helfer nicht bewältigt werden. Ihnen gebührt ein besonderer Dank. Sie sind die, die oft vergessen werden, weil sie im Hintergrund unermüdlich tätig sind. Sie sind die, die alle als selbstverständlich wahrnehmen. Aber sie sind auch die, ohne die nichts geht. Die immer freundlich mit anpacken.



Topografische Karte mit Elefantentreffen

Gegenüber vom Geiselstein ist eine Wanderkarte für die Touristen aufgehängt, Horst-Werner Sassenhagen hat darauf eine Überraschung entdeckt: Auf der neuen amtlichen topographischen Karte, Blatt 186/11 von der Bayerischen Vermessungsverwaltung ist neben Köhlberg, Loh und dem Wackelstein das „Elefantentreffen“ fest verortet. Zumindest scheint das so. Leider ist dem Vermessungsamt dieser Umstand selber unbekannt. Aber das kann sich ja ändern...

Die Technik ist ein wesentlicher Faktor

Die Technik ist ein wesentlicher Faktor für einen reibungslosen Ablauf. Horst Werner Sassenhagen ist hier verantwortlich.



Horst Werner Sassenhagen

Horst Werner Sassenhagen: „Wir schaffen die Rahmenbedingungen. Die Helfer erfüllen den Aufbau und auch die Veranstaltung mit Leben. Viele sind schon lange Jahre beim Elefantentreffen tätig und wissen, was sie machen müssen, ob es um Wasser, Stromleitungen, Scheinwerfer oder die Telefonverbindung geht. Ich bereite nur die technischen Grundlagen für die Helfer vor.“

Ein Einsatz ohne Einsatzplanung, das geht nicht...

Damit auch alle an einem Strang ziehen, zeigt sich **Uwe Marcus** für die Einsatzplanung verantwortlich. Dazu gehören auch Aufgaben, die gar nicht so wahrgenommen werden, aber sehr wichtig sind, damit auch alle Besucher des Elefantentreffens entspannt die Tage im Schnee genießen können.

Ein Beispiel gefällt? Wer denkt im Schnee schon an Feuerversicherungen? Spätestens dann, wenn ein Lagerfeuer außer Kontrolle gerät, ist so etwas existenziell.

Darüber hinaus ermittelt Uwe an Hand eines Dienstplanes den Bedarf an Helfern. Dass hier viele Hände benötigt werden, kann man sich leicht vorstellen. Ein Helferaufruf im Dezember vor dem Treffen sorgt dafür, dass eine ausreichende Personaldecke vorhanden ist.



Uwe Marcus, Bild: Günter Wuttke

Uwe Marcus: „Es sind immer viele Helfer nötig, damit die Arbeit und der Spaß an der Veranstaltung in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.“

Das Elefantentreffen ist für Uwe keine punktuelle, organisatorische Aufgabe, sondern weit mehr:

„Im Juni beginnen die administrativen Aufgaben für das nächste Mal. Genehmigungen, Anfragen, Versicherungen, Feuerwehren, Rotes Kreuz und Gottesdienst sind einige der Themen, die dann auf der Agenda stehen. Intensiver wird die Arbeit mit dem Herbstbesuch des gesamten Teams im Bayerischen Wald.“

Ein Thema ist das Elefantentreffen für mich während des ganzen Jahres, mal mehr, mal weniger. Immer mit Spaß und in einer tollen Gemeinschaft.“

In eigener Sache

Ankündigung des Helferaufrufes

Damit das Elefantentreffen auch im Jahre 2020 wieder zu einem besonderen Event werden kann, wird Mitte Dezember 2019 ein Helferaufruf über die digitalen Medien des BVDM erfolgen. Ich bitte schon jetzt darum, dass sich möglichst viele bereit erklären, uns bei dem Treffen aktiv zu unterstützen.

Geschichte des Elefantentreffens

Das Elefantentreffen soll durch ein Buch über die Geschichte dieses legendären und einmaligen

Motorradtreffens gewürdigt werden. Dazu benötige ich aussagekräftiges Fotomaterial, insbesondere aus den Zeiten der Solitude, des Nürburg- und des Salzburgringes. Das wahrscheinlich nicht digitalisierte Material wird von mir digitalisiert und zurückgesandt, inklusive der Digitalisierung. Ich würde mich freuen, auf diesem Wege Bildmaterial erhalten zu können.

Das Bildmaterial bitte übersenden an:

Günter Heumann-Storp

Hochfeldstraße 34

45772 Marl.

Für Rückfragen stehe ich gerne unter der Telefonnummer 0177-3502026 zur Verfügung.

Günter Heumann-Storp

+

...bis der Arzt kommt!

Inge Aufderheide



Hilferuf aus dem Wald

Wir fahren auf einen Waldparkplatz. Aus dem Wald ertönt ein Hilferuf. Schnell das Handy aus dem Tankrucksack rausholen und das Erste-Hilfe-Set mit den Handschuhen.

Was ist passiert? Ein junger Mann liegt an einer Böschung mit einer stark blutenden Wunde am Arm. Er hat Schmerzen und er zittert am ganzen Leib. Die Blutung muss gestillt werden, sonst verblutet er. Ein Kollege aus unserer Gruppe wird angewiesen, einen Notruf abzusetzen, ein anderer an die Straße zu gehen um den Rettungswagen einzuweisen. Er sei in eine Scherbe gefallen, kann uns der Verletzte auf unsere Nachfrage hin berichten. Wir müssen einen Druckverband anlegen. Einer hält den Arm hoch und drückt die Arterie ab, der andere legt den Druckverband an.



Während wir uns um den Verletzten kümmern, kommt plötzlich eine sehr aggressive junge Frau auf ihn zugelaufen und will ihm ans Leder. Schreit laut herum, was für ein mieser Typ er doch sei, und sie wolle ihn fertig machen. Motorradkumpel Christian hat alle Mühe die Frau fast gewaltsam von dem Verletzten fernzuhalten. Gut, dass wir zu mehreren sind. Zu allem Überfluss torkelt auch noch ein Besoffener auf uns zu, den Iris und Jörg in Schach halten müssen.

Der Verletzte friert, zittert und ist ganz blass. Schockzustand, also Beine hoch. Ich nehme seine Beine in Höhe meiner Hüften und halte sie die ganze Zeit oben, während Peter sich mit dem Verletzten unterhält. Ablenken und beruhigen soll man die Verunfallten, hatten wir einige Stunden zuvor in der Theorieeinheit gelernt. Wir befinden uns auf einem „First Aid Highway“-Lehrgang der Motorradstaffel Minden Ravensberg der Johanniter-Unfall-Hilfe.

Der theoretische Teil

Zehn Motorradfreunde unseres OWL-Stammtisches haben sich zu diesem Lehrgang angemeldet und treffen sich am Samstagmorgen um 8:30 Uhr bei der Johannitern-Unfall-Hilfe in Bad Oeynhausen, um die eingestaubten Erste-Hilfe-Kenntnisse aufzufrischen.

Viele der Teilnehmer hatten ihren letzten Erste-Hilfe-Kurs beim Führerscheinerwerb absolviert, was bei einigen vor über 40 Jahren war. Da mag die Hemmschwelle groß sein im Ernstfall tatkräftig zu helfen. Um so besser, wenn man sich dann entscheidet, einen Erste-Hilfe-Kurs zu besuchen.

Nachdem sich jeder Teilnehmer kurz vorgestellt und seine Vorkenntnisse und Erwartungen an den Kurs beschrieben hat, geht es los mit der üblichen Theorie über die lebensrettenden Sofortmaßnahmen. Aber es wird gar nicht so lang geredet, da liegen die ersten Teilnehmer bereits in der stabilen Seitenlage auf dem Boden.

In der nächsten Praxisrunde üben wir wie man einem bewusstlosen Motorradfahrer den Helm

abnimmt. Die Halswirbelsäule muss immer auf Zug und gerade gehalten werden, da man ja bei einem Motorradunfall an eine Halswirbelsäulenverletzung denken muss. Das geht natürlich besser mit zwei Helfern. Allein ist es schwierig, aber auch möglich. Jeder Teilnehmer kommt dran, wird sowohl Helfer, als auch Opfer. Zur Stärkung gibt es zwischendurch Kaffee und belegte Brötchen.

8 anstrengende Minuten

Für die folgende Übung gehen wir nach draußen. Dort liegen vier Puppen im Viereck so auf einer Decke, dass vier Teilnehmer gleichzeitig die Herz-Lungen-Wiederbelebung durchführen können. Einer der Kursleiter steht mit der Stoppuhr daneben und gibt den Übenden immer wieder den Zwischenstand durch, wo sich der Rettungswagen gerade befindet und wie lange er noch braucht. Das sind im günstigen Fall etwa 8 Minuten. Und es wird so lange gepumpt und beatmet „bis der Arzt kommt“.





Im Rhythmus von 30 Herzdruckmassagen mit einem Tempo von 120 Schlägen pro Minute zu 2 Atemstößen. Die Puppe zeigt an, ob man den Brustkorb tief genug eindrückt. Nach 4 Minuten brennen bereits meine Handballen vom Drücken und ich würde mich am liebsten daneben legen. Aber der Kursleiter feuert uns weiter an, so dass wir alle durchhalten. Denn Pause machen zwischendurch ist nicht. Trotz meiner Erschöpfung finde ich es gut, mal die Gelegenheit zu haben den Ernstfall zu testen.

Auf Tour

Ausgestattet mit einem Verbandpäckchen geht es nun zu den Einsatzorten. Wir bilden einen Motorradkorso bestehend aus den 10 Teilnehmern und 5 Maschinen der Johanniter Motorradstaffel, die die Kreuzungen sperren, damit wir alle zusammen durchfahren können.



Wir sind gespannt, was uns erwartet, denn während unserer etwa 60 Kilometer langen Tour werden wir unterwegs an verschiedene Unfallorte kommen, an denen wir unser gelerntes Wissen praktisch anwenden müssen. Fünf Teams werden gebildet, die der Reihe nach dran sind. Und - das geht wohl jedem von uns so - bevor man selbst mit seinem Einsatz dran ist, hat man doch ein etwas flaues Gefühl in der Magengegend.

Aber man kann die ganzen „Gaffer“, sprich die anderen Teilnehmer, zum Helfen mit einspannen. Zum Beispiel um den Notruf abzusetzen, die Unfallstelle abzusichern oder den Rettungswagen einzuweisen. Man sollte auch keine Scheu haben tatkräftige Hilfe von den Umstehenden einzufordern. Wichtig ist nur die klare Ansage, wer welchen Job übernehmen soll. Einer muss den Hut aufhaben und alle Maßnahmen koordinieren. Und das klappt von einem Einsatz zum nächsten immer besser.



Wie im Spielfilm

Die Statisten der realistischen Unfalldarstellung machen ihren Job ganz hervorragend. Nicht nur, dass sie mit Kunstblut und Verletzungen geschminkt sind, sondern sie spielen fast schon filmreif. Man merkt, dass sie selbst „vom Fach“ sind und wissen, was sie tun müssen, um uns eine realistische Darstellung zu liefern. Auch das fingierte Telefongespräch mit der Rettungsleitstelle wird sehr realistisch geführt. Die Leitstelle stellt Fragen wie bei einem echten Notruf, falls man selbst in der Aufregung eins von den 5 „W"s (Wo? Was ist passiert? Welche Verletzung? Wieviele Verletzte? Warten auf Rückfragen) vergessen hat.

Was soll ich nur machen?

Man merkt seine eigene Unsicherheit beim Einsatz sehr deutlich - und das besonders dann, wenn man als Helfer gar nicht viel tun kann. Wie wir gelernt haben, ist es jedoch bereits eine sehr große Hilfe für den Verletzten, wenn man einfach nur da ist und beruhigend mit ihm spricht bis der Rettungswagen eintrifft.

Für unsere Übung werden Geschichten erfunden von einem Suizidversuch mit Aufschneiden der Pulsadern, bis hin zur realistischen Darstellung eines Grillunfalls mit qualmendem Grill und drei Verletzten.



Als wir zum Ausgangsort zurückkehren, fallen plötzlich alle fünf Fahrer der Johanniter Motorradstaffel in Ohnmacht, so dass wir noch einmal die Gelegenheit haben, die Helmabnahme mit anschließender stabiler Seitenlage zu üben.

Nach jedem Einsatz wird ein Resümee gezogen, was wie gelaufen ist, wo es noch Verbesserungspotential gibt oder was man noch zusätzlich bedenken sollte.

Am Ende des Lehrgangs bekommt jeder Teilnehmer natürlich ein Zertifikat und auch noch eine leckere warme Suppe.

Fazit

Alle Teilnehmer waren begeistert von dieser realistischen Art und Weise, wie man uns Erste Hilfe Maßnahmen vermittelt hat. Der Lerneffekt ist so wesentlich höher als beim üblichen Erste-Hilfe Kurs. Die wesentlichen Dinge bleiben einem viel besser im Gedächtnis. Die Scheu tatkräftig bei einem Unfall zu helfen, wird einem genommen. Da waren sich alle Teilnehmer einig.

Die regelmäßige Teilnahme an einem solchen Kurs kann man uneingeschränkt für jeden - nicht nur Motorradfahrer - empfehlen.

Gerade die geschlossene Teilnahme von Clubs ist in meinen Augen sehr sinnvoll, da man sich untereinander kennt und oft gemeinsam unterwegs ist. So kann man im Notfall als eingespieltes Team optimal funktionieren. Egal, ob es sich bei dem Verunfallten um ein Mitglied der Gruppe handelt oder ob man auf seiner gemeinsamen Tour zufällig an einem Unfallort vorbei kommt.

Ich habe für mich beschlossen, zukünftig alle zwei Jahre mitzumachen.

Wir danken allen Aktiven der Johanniter-Unfall-Hilfe (Lehrgangsleiter, Statisten, Helfer und

Köche) für ihren wohlgemerkt ehrenamtlichen Einsatz, uns einen sehr lehr- und erlebnisreichen Tag zu beschern, den wir so schnell nicht vergessen werden.



Für alle Interessierten hier der Link zum First Aid Highway der Motorradstaffel Minden Ravensberg der Johanniter-Unfall-Hilfe:

<https://www.johanniter.de/kurse/erste-hilfe-kurse/spezialangebote/erste-hilfe-fuer-motorradfahre/erste-hilfe-fuer-motorradfahrer-in-minden-ravensberg/>

Vielleicht hast du auch Interesse an solch einem Training für Motorradfahrer teilzunehmen?

Auf unserer Seite "Notfalltraining"

<https://bvdm.de/aktuelles-und-veranstaltungen/notfalltraining/> gibt es eine Liste mit allen uns zur Zeit bekannten Anbietern solcher Erste Hilfe Kurse in Deutschland.

FEMA-Herbstmeeting 2019 in Brüssel

Olaf Biethan



Planmäßig fand Anfang Oktober das Herbstmeeting der [FEMA](#) in Brüssel statt. Bis zu 30 Personen füllten den Konferenzraum des Mundo-B im Zentrum von Brüssel. Ohne Diskussion wurde das Protokoll des Spring Meetings in Prag genehmigt. Seit dem Meeting in Prag sind mit MotoADN aus Rumänien Motorradfahrer aus einem weiteren Land in der FEMA vertreten. Die FEMA-Präsidentin und alle Vorstandsmitglieder haben bekanntgegeben, dass sie bei den Wahlen im Februar 2020 wieder kandidieren werden. Sie können aber Unterstützung vertragen. Weitere Kandidaten können sich bis 07.01.2020 bewerben.



Wem gehören die Daten

Als ersten großen Tagesordnungspunkt berichtete Guido Gielen als Technischer Direktor der [FIA](#) (Federation Internationale de l'Automobile) zum Thema „Wem gehören die Daten“. Schon heute erfassen neue Autos und Motorräder eine Unmenge von Daten. Nicht geregelt ist, welche Daten sie speichern und senden und vor allem wer diese Daten zu welchen Zwecken nutzen darf. Die FIA weist darauf hin, dass die Hersteller bei der Datenerhebung transparent sein sollten: dass klar sein muss, wo und wie Informationen gespeichert werden, dass der Verbraucher (der Eigentümer des Fahrzeugs) das Recht hat, informiert zu werden und dass er frei entscheiden kann, ob seine Daten gespeichert werden sollen oder nicht benutzt werden dürfen. Hersteller wollen die Daten kommerzialisieren. Die FIA konzentriert sich auf diesen Punkt und möchte, dass diese Informationen auf den Eigentümer des Fahrzeugs beschränkt sind. Es gibt keine Vereinbarung mit den Herstellern. Die Sicherheit der Daten ist nicht gewährleistet, aber ein Lösung ist möglich. Immer mehr Gesetze werden in Genf erlassen, an denen die FIA beteiligt ist. Es ist wichtig, mit am Tisch zu sein. Die FIA, als weltweiter Dachverband der Automobilclubs, bittet die FEMA als Interessenvertretung der Motorradfahrer in Europa um Unterstützung. Dies wird im Vorstand der FEMA besprochen. Aus Sicht des BVDM muss jeder Motorradfahrer selber entscheiden können, welche von seinem Motorrad erfassten Daten gespeichert und genutzt

werden. Vor allen von wem und wofür.

Wachstum, Finanzen und Arbeitsberichte

Als nächstes stellte sich mit der Fédémoto ein weiterer Verband aus Belgien vor und bat um Aufnahme in die FEMA. Der Fédémoto setzt sich in Belgien aktiv mit vielen Aktionen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ein. Im Gegensatz zu allen anderen FEMA-Mitgliedern hat er jedoch nur nicht zahlende Mitglieder und finanziert sich über Fördergelder der wallonischen Regierung. Ein Fall, den die FEMA Satzung nicht vorsieht und der geprüft wird. Der Fédémoto wurde ein Beobachterstatus für ein Jahr eingeräumt. Im Anschluss berichtete der Schatzmeister der FEMA über die Finanzen und stellte einen ersten Plan für 2020 vor. Grundsätzlich sind alle Einnahmen und Ausgaben im Plan. Eine Arbeitsgruppe soll gebildet werden, um die Mitgliedsbeiträge zu prüfen und zu aktualisieren. Nach dem ehrenamtlichen Schatzmeister berichtete das hauptamtliche FEMA-„Sekretariat“ über seine vielfältigen Tätigkeiten in den letzten Monaten.

Fahren ohne Führerschein

Maria vom schwedischen SMC berichtete über das Unfallgeschehen in Schweden. Besonders auffällig ist dabei, dass über 30 Prozent der getöteten und schwerverletzten Motorradfahrer in Schweden keinen Motorradführerschein haben und die Fahrzeuge häufig auch nicht versichert sind. Ein sehr spezielles Problem in Europa. Andererseits liegt Schweden europaweit auch vorne, wenn es um die Kosten für einen Führerschein geht. Im Schnitt kostet der Motorrad Führerschein einem Fahrschüler 8000,- Euro. Alleine die Gebühr für eine Prüfung beträgt 700 bis 800,- Euro. Für viele Interessierte zu teuer und nicht bezahlbar. Selbst Norwegen ist da noch günstig mit im Schnitt 5000,- Euro für einen Motorradführerschein. Aus Sicht des Verfassers dieser Zeilen lässt sich daraus auch für Deutschland eine Empfehlung ableiten: Eine gute Fahrausbildung von Fahranfängern ist wichtig, sie muss aber bezahlbar bleiben, ansonsten wird genau das Gegenteil erreicht.



„Silent Rider“

Nach der Mittagspause mit obligatorischem Gruppenfoto gab es einen kurzen Update von der FIM/FEMA Arbeitsgruppe und einen kurzweiligen Bericht über die Fahrt mit Elektromotorrädern einmal rund um Island. Die Aktivitäten um die „Initiative gegen Motorradlärm“ [Silent Rider](#), mit Wurzeln in der Eifel, blieben auch im angrenzenden Ausland nicht unbemerkt. Nicht nur vom belgischen Verband MAG Belgium gab es viele Fragen dazu. Da der BVDM die Initiative dahinter und die Entstehung des Vereins „Silent Rider e.V.“ von Anfang an begleitet hat, wurden wir gebeten, darüber auch auf dem FEMA-Meeting zu berichten. Olaf Biethan berichtete zunächst über die Hintergründe und Entstehungsgeschichte der Initiative Silent Rider. Ihren Ursprung haben die Aktivitäten bei Gemeinden, die besonders von

Motorradgeräuschen betroffen sind. Anfang September wurde der Verein Silent Rider e.V. als Träger der Aktivitäten gegründet. Anschließend ging Olaf ausführlich auf den Forderungskatalog der Initiative ein und die Meinung des BVDM zu einzelnen Forderungen. Grundsätzlich unterstützt der BVDM alle Forderungen, die zu einer Reduzierung des Verkehrslärms führen. Neue Geräuschvorschriften müssen aber für alle Fahrzeuge gelten, nicht nur für Motorräder. Zudem distanzieren wir uns klar von Forderungen, die Motorradfahrer diskriminieren. Mit einer Halterhaftung und einer nicht nur auf Autos ausgelegten Messtechnik sind Forderungen nach einem Frontkennzeichen obsolet. Das Thema „Geräusche“ wurde anschließend intensiv diskutiert und auch die Aktivitäten des BVDM in der Initiative Silent Rider.

Other Business

Nach der Diskussion zum Thema Geräusche berichtete FEMA-Sekretär Dolf Willigers über die Zusammenarbeit mit der EU-Kommission und darüber, dass es sehr wichtig ist, schon in der Entstehung von Gesetzesentwürfen gehört zu werden und mitzureden. Der britische Verband BMF verlieh im Anschluss Maria Nordqvist vom schwedischen SMC, den „David Dingley Memorial Award“. Mit dieser Auszeichnung wird ihre über 20-jährige aktive und erfolgreiche Arbeit für Motorradfahrer gewürdigt. Aus Sicht des Verfassers gibt es kaum würdigere Preisträger/-innen. Nach weiteren Themen musste zum Abschluss dann leider das für den 06.06.20 geplante Spring Meeting in Griechenland abgesagt und nach Brüssel verschoben werden. Terminprobleme ließen keine andere Lösung zu.

BVDM-Aktivitäten zu Streckensperrungen für Motorräder

Michael Wilczynski



In den letzten Jahren wurden einige Streckensperrungen durch den BVDM e.V. mit Hilfe einzelner Mitglieder beklagt.

Unsere Erfolge

- Niedersachsen, Rinteln, Unabhängigkeitsstraße, Klage gewonnen. K74
- Niedersachsen, Bad Essen, Essener Berg, Klage gewonnen. L84

- Niedersachsen, Engter, Klage gewonnen. L87
- Nordrhein-Westfalen, Herscheid, Nordhelle, Klage gewonnen. L707
- Rheinland-Pfalz, Sprendlingen, Klage gewonnen. L415

Leider dauern Verwaltungsgerichtsverfahren relativ lange Zeit. Deshalb sind nicht mehr Erfolge zu verzeichnen.

Aktuell stehen noch einige Urteile aus

- Niedersachsen, Werlaburgdorf, K83
- Sachsen, Hohenstein S165

Nordrhein-Westfalen, Schmallenberg, B236, wird derzeit noch nicht beklagt, da noch nicht feststeht, ob es in Zukunft eine Sperrung gibt.

Gespräche haben geholfen

Auch durch Gespräche mit Verantwortlichen in den Behörden konnte etwas bewegt und Sperrungen verhindert werden.

- Panoramastraße Eifel wurde nicht gesperrt.
- Ravensburg: Sperrung der Altstadt verhindert.
- Altenbeken: L 755 sollte wegen Lärm gesperrt werden. Nach der Forderung des BVDM e.V. ein Lärmgutachten beizubringen, wurde davon abgesehen.

Für die Zukunft stehen noch einige Sperrungen auf unserer Liste, aber das wird noch insgesamt dauern.

Große Demonstrationen gegen Streckensperrungen

Ganz wichtig sind auch unsere Demonstrationen gegen die Streckensperrungen. So hat sich die Demonstration zum Saisonauftakt Anfang April, die der BVDM in Lindlar veranstaltet, etabliert und führt jedes Jahr zu einer anderen gesperrten oder von Sperrung bedrohten Strecke in der Region. Im vorigen Jahr haben 1800 Motorradfahrer ein deutliches Signal gegen die Sperrung der L 707 an der Nordhele gesetzt und für sehr viel Aufmerksamkeit gesorgt.

Mehr als 1000 Teilnehmer kamen auch zur Demonstration auf dem Feldberg, wo der BVDM befürchtet, dass durch probeweise Testsperrungen eine dauerhafte Sperrung quasi durch die Hintertür eingeführt werden soll.

Unterstützt uns in unserem Kampf gegen die Sperrungen. Werdet [Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer](#).

Bericht Flugwachenrallye / Eifel

Inge Aufderheide



Wann und wo?

Startpunkt am Samstag, den 17. August 2019 war das Clubgelände des LV-Rhein-Ruhr in der Nähe von Virneburg.

Flugwachenrallye oder auch „Multi-Tasking-Rallye“

Wir hatten uns Freitag und Montag frei genommen und freuten uns schon darauf nach längerer Zeit mal wieder in die Eifel zu fahren. Den Bauwagen auf dem Clubgelände hatten wir bereits für uns reserviert, so dass wir auf den Transport des Zeltes verzichten konnten. Am Morgen war das Wetter bereits sehr schön und wir fuhren früh los um die Fahrt von Bielefeld durch das Sauerland in die Eifel zu genießen. In Bad Berleburg hatten wir uns mit Renate und Jörg verabredet, so dass wir die Fahrt ab da zu viert fortsetzten. Noch zwei Tourenziele, das Stadttor in Andernach und in Mayen eingesammelt, so dass wir am Ende gute 340 Kilometer auf der Uhr hatten, als wir am späten Nachmittag ankamen. Fahrleiter Fränki und seine Claudia waren bereits da, sowie einige Teilnehmer, die nach und nach eintrudelten.

Das neue Gerät

Claudia hatte ihr neues Gefährt dabei, das bei jedem Ankömmling erstmal Aufsehen erregte: ein CanAm Ryker, der im Laufe des Wochenendes einige Probesitzungen aushalten musste. Dann schnell den Grill angefeuert und die Wurst drauf gelegt, denn der Magen knurrte schon seit einiger Zeit. Ein netter Abend mit Benzin- und anderen Gesprächen folgte.

Samstag - Tag der Rallye

Man schläft ja doch nicht so gut auf dem Feldbett und der Isomatte wie zu Hause in seinem gewohnten Bettchen. Der Nacken ist steif, der Rücken schmerzt - man ist halt doch keine 20 mehr. Aber nach einem guten Frühstück mit frischen Brötchen, die der liebe Stefan W. immer für alle Mann früh morgens holt, geht es uns schon besser. Da ist auch mal ein fettes Dankeschön an Stefan fällig, der mit seinem privaten Brötchenholdienst schon zur Institution geworden ist. An der Rallye konnte Stefan leider nicht mehr teilnehmen, da die Batterie im Guzzi Gespann spontan ihren Dienst quittierte und die Fuhre bereits zum Brötchenholen angeschoben werden musste.

Mit Brille und Lupe

Nachdem noch einige Teilnehmer angekommen sind, ist bald das „Wettbüro“ zur Anmeldung eröffnet und dann werden auch schon die Fahrtunterlagen verteilt. Ich weiß nicht mehr, wieviele

DIN-A4-Zettel es waren, ich glaube fünf. Fahrtleiter Fränki muss viele Fragen dazu beantworten, denn die Aufgaben sind alles andere als leicht. Es gibt eine Chinesenrallye, bei der unterwegs noch 4 Pfeilskizzen eingebaut sind. Die Kartenausschnitte sind so klein beschriftet, dass ich selbst mit Brille und Lupe die Straßennamen nicht lesen kann. Das kann ja heiter werden, denke ich mir. Zu allem Überfluss gibt es dann noch einen Zettel mit 7 schwarz-weiß-Bildern von markanten Dingen, die man am Straßenrand sehen kann. Glücklicherweise sind sie in der richtigen Reihenfolge angeordnet: ein Springbrunnen, eine Heiligenfigur, eine Kapelle, eine Oma auf der Bank, um nur einige zu nennen. Man soll den ersten Buchstaben eines dazu gehörigen Schildes in seine Bordkarte schreiben. Alles zusammen ein hoher Anspruch an die Teilnehmer. Deshalb gibt es auch nur 5 Profis und 10 Touristen. Wobei die Aufgaben für die Touristen eigentlich fast genauso schwer sind, nur ohne die Zeitwertung.

Fränki sagt dann noch, man könne auch nur die Chinesenrallye fahren ohne die Pfeilskizze. Man würde auch so am Ziel ankommen. Diesen Satz habe ich mir gut gemerkt....

Da Peter eine frühere Startzeit bekommen hat, ist er schon weg, als ich endlich am Start bin. Ob er wohl irgendwo auf mich wartet? Erstmal heile den Schotterweg vom Grundstück runterkommen, dann rechts und wieder rechts. Ah, das kenne ich und ich glaube auch das erste Bild schon zu wissen, wo es zu finden ist. Gleich im nächsten Ort stehe ich vor dem Brunnen. Erstes Bild also schon mal gefunden. Weiter Chinesenrallye.



Multi-Tasking

Aber was war das nächste Bild? Ich hole meine mehrfach gefalteten Zettel aus dem Kartenfach, um mir nochmal die Bilder und deren Reihenfolge einzuprägen. Das ist ganz schön schwierig. Man ist mit der Chinesenrallye beschäftigt, sucht nach Ortsschilden und OK-Schildern, muss erkennen, wo dann genau die Pfeilskizzen beginnen und muss dann auch noch Bilder am Straßenrand erkennen, die man ja leider nicht in seinem Kartenfach sichtbar auslegen kann, da es ja schon mit anderen Zetteln voll ist. Die Zettel rutschen hin und her in meinem Kartenfach, und ich bin schon leicht genervt.

Nach einigen Kilometern sehe ich Peter, der angehalten hat. Aber nein, er wartet nicht auf mich, sondern er will nur die Zeit abwarten, denn er ist zu schnell. Also fahre ich weiter, obwohl ich auch zu schnell bin, aber egal. Nein, es ist sogar ein schönes Gefühl, denn sonst bin ich immer zu langsam. Irgendwann ist Peter dann doch wieder vor mir und weist mir den Weg in die erste Pfeilskizze. Ein Feld, das umfahren werden muss. Einige andere Teilnehmer kreisen dort ebenfalls schon. Aber wo ist das OK-Schild? Da muss doch eins sein. Dann klärt Peter mich auf: am Hauptweg ist das zweite Bild, das auf einen Hof hinweist. „Das musst Du zweimal aufschreiben“, sagt er mir. Ich gehorche und schreibe die Buchstaben auf. Ehrlich gesagt, ich hätte es nicht gesehen. Wir fahren weiter die Chinesenrallye, immer auf der Suche nach dem nächsten Bild. Aber dafür sind wir meiner Meinung nach viel zu schnell unterwegs. An der geheimen Zeitkontrolle wird uns die Bordkarte abgenommen und durch eine neue ersetzt. Ab hier ist keine Zeitwertung mehr angesagt. Einige Zeichen weiter suchen wir nach dem nächsten Abzweig. Da stimmt was nicht mit den Chinesenzeichen. Nach einigem Hin- und Her-Gekaspere

finden wir den Fehler. Es ist nur ein Rechtsabzweig, keine Kreuzung wie beschrieben.

Bild verpasst

Und da ist auch schon das 3. Bild, die Kapelle. Mist. Das bedeutet, wir haben ein Bild übersehen. Peter entschließt sich direkt zurück zu fahren um es zu suchen, denn es gibt ja hier keine Zeitwertung mehr. „Gut, dann warte ich hier. Ich fahre nicht zurück.“ Ich packe mein Brötchen aus und setzte mich auf eine Bank. Bald kommt Christian vorbei und meint, dass Peter dann aber ein ganzes Stück zurück fahren muss. Da vergeht mir die Lust auf ihn zu warten, denn das Wetter sieht schon nicht mehr gut aus. Bestimmt gibt es noch Regen. Ich fahre lieber schon weiter.

Einfach mal eine Abkürzung nehmen

Unterwegs denke ich noch an Fränkis Satz, dass man die Pfeilskizzen auch weglassen kann. Und da ich mit der Aufgabenstellung doch ziemlich Stress habe, entschieße ich mich, dieser Empfehlung zu folgen. Ich treffe immer wieder auf andere Teilnehmer. Und als wir eine schöne, einspurige Straße durch den Wald fahren, bleibt mir fast das Herz stehen, als uns plötzlich ein Ungetüm von Trecker mit Riesenheuballen auf einem Anhänger entgegen kommt. Die beiden vor mir Fahrenden halten sehr plötzlich am rechten Straßenrand. Ich kann gerade noch reagieren um dieses auch zu tun. Und ich denke nur „Scheiße, das wird knapp“. Der Treckerfahrer hat sein Fahrzeug glücklicherweise ganz gut im Griff. Ich kippe meine Maschine noch ein paar Zentimeter nach rechts, als der über den Anhänger seitlich überstehende Heuballen an mir vorbeifährt - mit etwa einem Zentimeter Abstand zwischen ihm und meinem linken Spiegel. Puh, Schwein gehabt. Das hätte schief gehen können. Das bestärkt mich noch mehr in meiner Entscheidung, die Pfeilskizzenteile einfach wegzulassen. Zumal das Wetter sich immer mehr zuzieht. Ich komme an die Kuchenkontrolle, wo ich von meinen Plänen berichte und nach einer kurzen Stärkung weiterfahre.

Erste! (im Ziel)

Ich genieße den Rest der sehr schönen Strecke und bin stolz, zumindest die restlichen Bilder alle noch zu finden. Auf dem Clubgelände angekommen, bin ich die erste im Ziel. Das hat es auch noch nie gegeben. Mir werden zwar am Ende eine ganze Reihe Buchstaben fehlen, so dass ich mit den vielen Strafpunkten sicher den letzten Platz belegen werde, aber egal. Ich habe Spaß gehabt, mir Stress erspart - und das ist das Wichtigste. Fränki ist auch schon wieder zurück und beginnt gleich mit der Auswertung. Die Teilnehmer trudeln nun alle nach und nach ein. Nur einer fehlt: Peter ward lange nicht mehr gesehen. Er kommt als letzter eine Stunde später, als der Grill bereits glüht. Er hat sich die Zeit genommen und alle Bilder noch gefunden.



Quaxine, die Bruchpilotin

Während Fränki mit der Auswertung beschäftigt ist, bekommt er einen Anruf von Claudia, die beim Abhängen der OK-Schilder Ihr Auto vor einen tief liegenden Stein gesetzt hat, den sie nicht gesehen hat. Er muss sie abholen, denn die Stoßstange hängt runter und sie kann so mit dem Auto nicht mehr fahren. Die Siegerehrung wird erstmal verschoben, da das jetzt Vorrang hat. Aber wir haben ja noch das Fleisch, das gegrillt werden will. Dann fällt das Warten nicht so schwer.

Die Letzten werden die Ersten sein

Nachdem Fränki und Claudia wieder da sind, findet die Siegerehrung statt. Zu meinem größten Erstaunen bin ich noch nicht einmal die Letzte, obwohl ich es eigentlich verdient hätte. Und Peter, der sich einfach die Zeit zum Suchen genommen hat und als letzter im Ziel war, hat natürlich mal wieder gewonnen. Aber wenn auch keine Maximalfahrzeit angegeben ist, dann muss man damit rechnen.

Danke an Fränki, Claudia und Bernd, der mitgeholfen hat, die Ori zu organisieren.

Ergebnisse

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Jürgen W.		Suzuki Bandit	30
2	Dieter S.		Triumph Tiger 800	45
2	Marcel R.			45
2	David R.			45
5	Mike W.		BMW R1200GS	60
5	Christian F.		Honda CBF1000	60
7	Andreas Z.		BMW R1200GS LC	75
8	Marco S.-H.		Yamaha Tracer 900	135
9	Stefan M.		Yamaha XT	165

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Peter A.		BMW R1200GS	0,9
2	Renate L.	Jörg L.	BMW R1200GS	76,7
3	Norbert L.		Triumph Tiger 1050	77,0
4	Inge A.		BMW F750GS	121,9
5	Jörg C.		BMW R1200GS LC	166,6

Bericht 7. Oberbergische Orientierungsfahrt

Peter Aufderheide



Allgemeine Infos zur Fahrt

Die Oberbergische Ori führt uns - wie der Name schon sagt - ins Oberbergische. Auf kleinen Nebenstraßen führt die Strecke ca. 100km durch die schönsten Ecken der Region. Die Teilnahme lohnt sich, viele der Strecken sind selbst Ortskundigen kaum bekannt.

Wann und wo?

Startpunkt am Samstag, den 28. September 2019 war das [Landhotel Napoleon](#), Lamsfuß 12, 51688 Wipperfürth

Bericht zur Fahrt von Claudia F.

Unterwasser Regenfahrt wurde abgesagt

Was, wirklich? Ja wirklich, es hatte nämlich gar nicht so viel geregnet, wie angekündigt. Stefan schob für uns die Wolken weiter und so sind wir über viele Stunden trocken gefahren! Aber der Reihe nach.

Die Ankunft der Wagemutigen

Die Wetterprognosen waren wirklich schlimm bis schlimmer. Aber nur die Harten kommen in den Garten. Bei einigen niedlichen Regentropfen trafen sich die Treuen, Pflichtbewussten, Mutigen, Allesfahrer aber nicht Alleskönner auf einem Parkplatz des Landhotels Napoleon bei Wipperfürth. So wirklich übermotiviert blickte keiner durch sein Visier. Aber die Hoffnung stirbt immer zuletzt. Heute bin ich mal musikalisch. Eric Clapton sang einst *let it rain*. Das wünschte sich unsere Natur schon lange. CCR konterte mit *who'll stop the rain?* Rihanna bot einen *Umbrella* und lud zum Unterstellen ein. Gene Kelly nahm es locker *I'm singin' in the rain*. Klingt unter dem Helm vielleicht gar nicht so schlecht. Die Weather Girls träumten gar *it's raining men*. Aber bitte nicht vors Motorrad. Halleluja! Prince sah *purple rain*. Was hatte der genommen?

Aber wir zogen uns erst einmal ins Restaurant zurück um Heißgetränke zu schlürfen. Das half. Stefan teilte die Aufgabenblätter aus. Da rauchten die Köpfe und es wurde warm. Es stellte sich

schnell heraus, dass fast alle in der Touristenwertung starten wollten. Profis hatten wir zunächst zwei. Aber der Blick aus dem Fenster verhieß nichts Nettes. Wir hüllten uns alle in unsere Ganzkörper Gummihüllen ein. So manch einer erinnerte an ein Michelinmännchen. Wir hatten sieben Arbeitsblätter mit Aufgaben zu bewältigen und manch einer machte sich Sorgen, ob daraus noch Pappmachee werden würde.

Auf geht's in Bergische Höhen

Nach und nach wurden wir von Stefan auf den Weg geschickt. Teil 1 der Rallye war eine reine Streckenführung. Gleich am Anfang gab es schon jede Menge grüne Schilder. Ich wischte mir mehrfach übers Visier, um außer Tropfen etwas erkennen zu können. Wir hatten unsere Helme eigens mit Pinlockscheiben nachgerüstet, damit wir nicht beschlagen. Scheibenwischer hatten wir jedoch vergessen. Aber was passierte da nach den ersten Abzweigungen? *Set fire to the rain* - um es mit Adele zu sagen. Ich erkannte einen klitzekleinen Sonnenstrahl in den Wolken. Und irgendwie wurde es trockener. Unterwegs trafen wir die Touristenfahrer, die ihre Handschuhe wechselten. Von nass auf trocken. Es ging durch Dörfer mit vielen Schildern, mal gelb mal grün. Es ging durch dunkle feuchte Wälder, wo wir jede Kurve im Schneckentempo meisterten, denn es lagen schon viele Blätter und Dreck auf der Straße. An einen guten Zeitschnitt war eh nicht zu denken. Ich dachte an das Lied von David Dundas. *I go motorbike riding in the sun and the wind and the rain, got a tiger in my tank and I'm king of the road again*. Das muss für heute reichen..... den Tiger habe ich eingesperrt. Der Regen blieb erst mal weg und die Gummipelle wurde trockener.

Bernd und Stefan hatten jede Menge kleine Sträßchen gefunden. Auf dem Kartenmaterial waren ganz andere Orte verzeichnet, als nachher auf den Ortsschildern auftauchten. Das machte die Sache besonders spannend. Man musste gut aufpassen. Irgendwo in einem schönen Wald tauchte dann der immer gut gelaunte Konrad als Zeitkontrolle auf. Konrads Mutti verteilte Schokoladeneier und Küsschen. Wir trafen unsere Mitstreiter wieder und freuten uns über das Wetter. Konrad meinte zwar, eben hätte es geschüttet, aber wir haben nichts gesehen.

Der zweite Teil der Ori war eine Chinesenrallye. Hierbei zeigte sich, dass auch oder gerade die Profis immer mal wieder das Wenden auf der Straße üben konnten. Man findet nicht jeden Abzweig sofort. Einen Schnitt von 33 km/h hatten wir bestimmt nicht. Es ging wieder durch enge Sträßchen und Kürvchen, bis auf einmal ein schönes blaues Wohnmobil mit leckerem Kuchen mitten im Wald auftauchte. Sabine hatte da mal was vorbereitet. Neben dem Parkplatz fanden Laubsägearbeiten statt. Wir glaubten schon, Sabine hätte ihre Kettensäge gezückt, es waren jedoch Waldarbeiter, beinahe hätte ich Baumaffen gesagt. Bis auf Marcel, der sich verfahren hatte, trafen wir alle wieder. Alle? Wir erfuhren, dass uns der zweite Profi vorzeitig verlassen hatte. Andreas blickte uns müde an: „so sehen Sieger aus“ Wir hatten keine Konkurrenz mehr. So hatte sich das aber niemand vorgestellt. *I feel lonely, lo lo lo lo lonely*



Nachdem alle satt waren, schwang sich Bernd auf seine BMW und düste ab. Wo geht der denn hin? Wir hätten es wissen sollen... *Ich bin ja so allein, um mich ist leer, hab keine Freunde, man liebt mich nicht mehr* So tönte einst Peter Kraus, der hatte ja auch eine Motorbiene. Wir einsamen Profis machten uns nun an die Pfeilskizze. Wir stießen alsbald an unsere Grenzen. Die reale Welt sah anders aus als die Karte, unser Weg war nicht zu fahren, aufgrund eines Sperrschildes. Auf die schnelle gab es zwei Lösungen. Wir entschieden uns für die untere Variante, sie sah deutlich kürzer aus. Hatte aber ein paar Windungen mehr. Das war mit bloßem Auge nicht zu erkennen. Später haben wir alles mit wissenschaftlichen Methoden nachgemessen. Unsere Strecke war im Endeffekt 200 Meter länger. Das kann man wirklich nicht mehr sehen. Christian war dort wohl auch unterwegs. Alles hat seine Tücken. Aber wer war denn noch allein? Richtig! Der arme Bernd verbrachte Stunden auf einer Bank und wartete auf uns.....wir waren längst weg, ohne DK oder Stempel. Stefan und Steffi hatten jedoch Mitleid mit dem einsamen Mann in der Prärie und statteten ihm einen Besuch ab, um ihn zu trösten. Das gab später glaube ich Strafpunkte. Vom letzten Jahr her wusste ich, dass Bernd die Baumaften schont, aber dass er sich nun selber opfert?



It's raining again

Wir starteten nun mit dem letzten Teil der Ori, welche wieder eine Streckenskizze war. Es ging durch kleine und auch größere Ortschaften und durch kurvige Wälder. Die eine oder andere Wolke versuchte sich über uns zu entleeren. Noch konnten wir davon huschen. Irgendwo auf der Strecke stand dann wieder Konrad als Posten. Mutti hielt mir wieder Schokolade unter die Nase. Irgendwie bin ich dann mit meiner Zettelwirtschaft durcheinander gekommen. Mutti von links, Konrad von hinten, mein Mann von vorn, da weiß man nicht, was man tut. Konrad konnte aber alles mit einem Lächeln korrigieren. Stefan kam vorbei gesaust und teilte Bernd am Telefon mit, dass er uns lebend vorgefunden hat. Er durfte sein Asyl verlassen. Auf der restlichen Strecke trafen wir dann Andreas und Marco wieder. Irgendwo waren wir mal wieder falsch abgebogen, denn plötzlich waren sie weg. Da fing es wieder an zu regnen, aber wir fanden den rechten Weg zurück ins Trockene. Bei einem leckeren Essen verkündete Bernd dann unser Abschneiden. Sieg kann man das ja nicht nennen. Es gab noch ein paar Diskussionen über Streckenlängen. Bernd hätte sich mehr Profis gewünscht, zum Vergleich. Aber - rien ne vas plus.

Wir waren trotzdem alle glücklich, weil es weniger geregnet hatte als angekündigt. Alle sind heil angekommen. Hut ab vor Neuling Marcel, der nach Anfangsschwierigkeiten viel richtig gemacht hatte und auch entspannt wirkte. Hut ab vor Christian, der bei leider wieder strömendem Regen noch in der Nacht nach Hause gefahren ist.

Danke an Bernd und Stefan, die ja keine Rainmen sind und auch keine Frösche, die Wetter beeinflussen. Sie passen nicht ins Glas. Sie haben sich viel Arbeit gemacht und gute Vorlagen geboten. Wir freuen uns aufs nächste Mal.

Ergebnisse

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Stefan W.	Steffi W.	Moto Guzzi Cali2 Gespann	35

2	Christian F.		Honda CBF1000	90
2	Andreas Z.		BMW R1200GS LC	90
4	Marco S.-H..		Yamaha Tracer 900	105
5	Marcel		Suzuki	510

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Hans-Peter F.	Claudia F.	Yamaha TDM850	75

[Bericht Oberbergische Ori 2018](#)

Ein Mann geht in die Luft

Günter Heumann-Storp



© Günter Heumann-Storp



© Günter Heumann-Storp

Georg Fuhrmann im Interview

Der Lebenslauf des gebürtigen Rheinländers liest sich zunächst wie der Steckbrief eines Abenteurers, immer auf der Suche nach einer Herausforderung, einer Steigerung der persönlichen Belastung und der Suche nach den Grenzen: Hubschrauberpilot als verwirklichten Kindheitstraum, zunächst bei der Bundeswehr, dann seit 2012 bei der DRF Luftrettung mit Standort Regensburg. Das Leben als Hubschrauberpilot, so sagt er, biete mehr Abwechslung, sei herausfordernder als das Fliegen eines Tragflächenflugzeugs. Man nimmt es ihm sofort ab. Als Pilot habe er viel erlebt, Spannendes in der Ausbildung bei der US Army, Auslandseinsätze, Tiefflüge, aber auch Tragisches in seiner Eigenschaft als Luftretter beim Retten Verunglückter.

Mich begrüßt ein freundlicher, bodenständiger, junger Mann...

Aber ist Georg Fuhrmann ein Abenteurer? Als ich eine Stunde zu früh beim ihm zu Hause eintreffe, begrüßt mich ein freundlicher, höflicher und bodenständiger junger Mann, der erst die griechische Bracke ausführen muss, die seine Freundin aus Griechenland aus dem Tierheim vor der Vereinsamung gerettet und mit nach Hause gebracht hat. Das macht ihn auf Anhieb sympathisch. Nein, er sei kein klassischer Abenteurer. Dazu habe er zu viel Respekt vor den Grenzen einer Herausforderung. Er möchte das, was er tut, kontrollieren können, sich maßvoll an das herantasten, was er macht. Er sei auch nicht der Typ, der alles hinter sich abbreche, um etwas zu erleben. Nach einem Abenteuer möchte er wieder den gesicherten, heimatlichen Hafen ansteuern können. Georg wirkt authentisch, unspektakulär und ehrlich. Damit fehlt ihm gottlob jenes „Wahnsinns-Gen“, das reinen Abenteurern nicht selten anheim ist, und das sie bisweilen Grenzen überschreiten lässt. Für einen Piloten wäre das auch im Mindestmaß gefährlich.



© Günter Heumann-Storp

Als Pilot für die DRF Luftrettung unterwegs

Georg Fuhrmann will mehr als fliegen...



Georg Fuhrmann als Rettungssanitäter mit dem Motorrad des BRK, Bild Georg Fuhrmann

Georg will mehr als fliegen, er ist aus voller Überzeugung auch Rettungssanitäter. Eine Ausbildung, die sein Privatleben prägt. Tätig zu sein im Dienste des Menschen ist mehr als nur „Hobby“. Es ist eine innere Berufung, die Georg mit seiner ausgeprägten Leidenschaft für das Motorradfahren verbindet:

Ehrenamtliche Tätigkeit beim Katastrophenschutz, Kradmelder und seit 2013 beim BRK Regensburg als Rettungssanitäter mit einer R 1200 RT unterwegs.

Bei so viel Engagement stellt sich natürlich die Frage nach der Zeit, die bleibt, um all das zu tun. Georg arbeitet im Schichtdienst. Sechs Tage in der Woche steht er voll und ganz als Pilot der Luftrettung zur Verfügung. Dann hat er sechs Tage frei und kann sich den Hobbys widmen, die sich eng an seinem Beruf und am Motorradfahren orientieren.

Man fährt bedachter, denkt vielleicht öfter nach...

Unweigerlich frage ich mich, ob bei den Erlebnissen, die man als Luftretter und Rettungssanitäter hat, nicht manchmal Bedenken aufkommen, was das Motorradfahren angeht.

Georg Fuhrmann: „Ab und an denke ich schon über das Risiko beim Biken nach, aber abgehalten hat es mich noch nicht davon. Man fährt bedachter, denkt vielleicht öfter über bestimmte Situationen, Manöver und regelmäßiges Training nach.“

Mit einer BMW 1200 GS Rallye im Qualifying zur GS Trophy unterwegs...



Georg Fuhrmann, hier im Training unterwegs mit einer R 100 GS, Bild Bastian Brüsecke

Georg fährt leidenschaftlich Motorrad. Und auch hier sucht er kontrolliert Grenzerfahrungen. Im Jahre 2004 sammelte er auf einer BMW R 1150 GS Adventure erste Geländeerfahrungen, die ihn nicht mehr losließen. Seit 2014 ist er auf einer BMW 1200 GS Rallye als Trophy Bike unterwegs - und wen wundert es - unter anderem als Teilnehmer der Qualifikation zur Deutschen GS Trophy. Georg Fuhrmann: „Leider hat es aber als 25. der Gesamtwertung dann doch nicht für das Finale und das Team Germany gereicht.“

Aber onroad und offroad auf Straßen und Wegen unterwegs zu sein, bei deren Namen das Herz des Motorradfahrers höher schlägt - oder aber sich Angstschweiß auf der Stirn bildet - das möchte er schon. Und das macht er auch:

Die Ligurische Grenzkammstraße hat Georg Fuhrmann unter die Räder seiner GS genommen und das höchstgelegene Motorradtreffen Europas auf der Stella Alpina besucht. Stella Alpina, das steht für ein Motorradtreffen ohne Werbung und Programm, es findet einfach statt. Und so ist auch Georg Fuhrmann. Er handelt selbstverständlich, ohne Kult, immer aus Überzeugung.

Die eigene Homepage als Plattform für Fernreisende

Wer sich für Georg Fuhrmann interessiert, der findet ihn auf seiner Homepage unter www.gs-kutscha.de trefflich skizziert. Von Terminen über Reiseberichte bis Touren findet man dort alles, was das Herz des Motorradreisenden höher schlagen lässt. Wer träumt als Offroadfahrer nicht davon, wie Georg einmal nach Finnland in das Land der Schotterpisten und tausend Seen zu fahren oder Russland zu besuchen? Ein Highlight ist sicher auch - allerdings größtenteils onroad - seine Motorradreise durch Neuseeland. Das Besondere an Georgs Homepage ist, dass dort jeder Motorradfahrer seine Reiseberichte einstellen kann und dazu regelrecht aufgefordert wird.



Georg Fuhrmann, Bild Bastian Brüsecke

Bewunderung für die, die im Winter das Elefantentreffen besuchen...

Natürlich frage ich ihn auch, ob er schon einmal das Elefantentreffen des BVDM besucht hat. Nein, so sagt er, dort sei er bisher noch nicht gewesen. Aber er habe viel davon gehört und würde es sich gerne einmal anschauen. Er bewundere die Leute, die bei widrigen Temperaturen, Schnee und Glatteis mit dem Motorrad an seinem Heimatort vorbei bis nach Thurmansbang-Solla fahren.

BVDM... ein Verein zum Wohle des Motorradfahrers...

Georg ist kein Vereinsmeier. Ihn interessieren die Ziele einer Vereinigung, die ihn überzeugen

müssen. Deshalb hat er sich 2002 dazu entschlossen, in den BVDM einzutreten.

Georg Fuhrmann: „... ein Verein mit Wirkung und Interesse an politischem Einfluß zum Wohle des Motorradfahrers, eine Lobby für Biker statt für Autofahrer ...“

Er würde auch gerne etwas für den BVDM tun, allerdings im Rahmen seiner Erfahrungen und seiner Berufung. Eine Position als reiner Funktionär strebt er nicht an. Das würde auch nicht zu ihm passen. Georg hat Aufgaben, die sich trefflich mit einer Arbeit auch für den BVDM und dessen übergeordneter Ausrichtung verbinden ließen:

„Als Motorradfahrer und Rettungssanitäter kann ich einfach meine Interessen kombinieren, gegenseitig ergänzen und fördern. Ebenfalls macht es mir Spaß zu unterrichten. Das mache ich seit 10 Jahren. Deshalb verfolge ich auch ein Konzept mit dem Notfalltraining für Biker, dem [Offroad Medical Training](#), welches natürlich auch für den Strassenfahrer geeignet ist. Seit mehreren Jahren bin ich ebenfalls als Co-Instruktor bei einer lokalen Fahrschule jährlich mehrfach im Rahmen des Fahrsicherheitstrainings aktiv...“

Hier bietet sich ein guter Ansatz für eine Tätigkeit, die auch dem BVDM zugute kommt.

Taktische Einsatzmedizin nicht nur für die Wüste...

Georg arbeitet mit der „**Taktischen Einsatzmedizin Metzner**“ aus Regensburg zusammen. Die Gesellschaft bietet ihm die Möglichkeit, ein Notfalltraining speziell für Motorradfahrer anzubieten, die sich auch abseits asphaltierter Straßen und fernab der Zivilisation bewegen. Dass eine solches Training auch sehr gut zur Schulung des „normalen“ Motorradfahrers geeignet ist, liegt auf der Hand. Selbst in ansonsten zivilisierten Gegenden kann man sich nicht immer sicher sein, im Falle eines Sturzes sofort Hilfe holen zu können. Schließlich ist das Handynetx im Norden Norwegens flächendeckender als in Deutschland. Und gottverlassene Gegenden gibt es nicht nur in der Mongolei und Tunesien.

„Bei mir wird nicht nur wie in einem Lehrsaal klassisch unterrichtet. Das schreckt viele ab. Die Teilnehmer bekommen ein sehr hochwertiges Equipment aus dem Rettungsdienst an die Hand und müssen damit trainieren. Sie üben mit Kleidungsscheren eine tatsächlich angelegte Kombi aufzuschneiden oder einen Bruch mit einem speziellen Verband im Wege der Ersthilfe zur versorgen. Die gelebte Praxisnähe unterscheidet uns von einer handelsüblichen „Erste Hilfe“ Schulung.

Wir können mit dem Programm überall dorthin kommen, wo uns eine entsprechende Räumlichkeit zur Verfügung gestellt wird. Örtlich begrenzt sind wir nicht. Am 8.12. diesen Jahres sind wir zum Beispiel in Berlin.“

89 Euro kostet das Training pro Person. Für den Preis erhält man ein komplettes Tagestraining, das tatsächlich in die Lage versetzt, eine Erstversorgung durchzuführen, die über die bloße „Erste Hilfe“ hinausgeht.

Dieses Angebot gilt auch für den BVDM. Angeschlossene Vereine können sich gerne mit Georg in Verbindung setzen und alle Einzelheiten besprechen. Dass bei einer Anreise über das Regensburger Umfeld hinaus zusätzlich die Reisekosten des Instruktors auf die Teilnehmer umgelegt werden müssen, ist eine Selbstverständlichkeit.

Was wünscht sich ein Mensch wie Georg Fuhrmann für die Zukunft?

Von sich selbst sagt er: „Ich bin gläubig. Der Glaube hat einfach Einfluß auf mein Leben, meine Einstellung, mein Empfinden und somit hat er bestimmt auch zu einer ehrenamtlichen Tätigkeit beigetragen.“ Bescheiden beantwortet er die Frage nach seinen Lebenszielen mit dem Motorrad: „Immer gesund bis ins hohe Alter Motorrad fahren zu können und zu dürfen“.



Georg Fuhrmann, Bild Tobias Loew

Kontakt Daten Georg Fuhrmann

GSKutscha@yahoo.com

fuhrmann@taktische-einsatzmedizin.de (für den medizinischen Kurs)

+49-(0)151-52437773

Günter Heumann-Storp

Nachruf Heinz Körner

R. Windisch



Heinz Körner †



Unser langjähriges Clubmitglied Heinz Körner ist am 23. Juli 2019 nach kurzer schwerer Krankheit von uns gegangen.

Er konnte am 18. Juli 2019 seinen 61. Geburtstag noch erleben.

Als die Tourenfreunde Wuppertal ihr erstes Treffen 1984 veranstalteten, sprach mich Heinz (ein Kollege vom Fernmeldeamt Wpt.) an, dass er bei uns gerne mitmachen wolle. Wie waren darüber sehr froh, denn Heinz war ein Gewinn für unseren noch so jungen Verein. Heinz war lange Jahre Sportwart und auch einige Zeit 1. Vorsitzender bei den Tourenfreunden Wuppertal. Wer Heinz kennt und kennengelernt hat, weiß, dass sein Leben neben seiner Frau und Sohn dem Motorrad und Motorrad-Gespansen gewidmet war.

Er und seine Frau Karin engagierten sich als Ordner und Karin in der Kasse beim Elefantentreffen des BVDM. Jeder wusste, an Heinz kam keiner vorbei, der nicht bezahlt hatte. Sein starkes Interesse war auch die Gemeinschaft der Gespannfahrer, in der Heinz und Karin aktiv mitarbeiteten. Legendär sind seine Ferntouren, welche er zu jeder Jahreszeit unternahm, sei es im tiefsten Winter hoch nach Norwegen. Oder jüngst noch als Begleiter bei der Euro Tour in das ehemalige Jugoslawien. Wir, und die Gemeinschaft der Motorradfahrer trauern mit seiner Familie um Heinz und wünschen der Familie viel Kraft.

Rainer Windisch

Deutschlandfahrt 2019 in Franken

Günter Heumann-Storp



Eine Zeitreise mit dem Motorrad in das Land des Weines, der deutschen Geschichte und der eigenen Vergangenheit

Was macht die Deutschlandfahrt des BVDM (Bundesverband der Motorradfahrer e. V.) so einzigartig?

Worin liegt der besondere Reiz, das Motorradfahren mit Fragen zu regionaler Kultur und deutscher Geschichte zu verbinden?

Was bedeutet überhaupt „Deutschlandfahrt“?

Welche Zielgruppe reist da durch die Republik?

Genau diese Fragen stellt mir mein Motorrad reisender Freund und Mitarbeiter meines Reiseblogs Franz, als ich ihm von meinem Start bei der 40. Deutschlandfahrt des BVDM berichte.

Antworten auf meine Fragen habe ich erhalten. Sie waren eine beeindruckende Reaktion auf alle Klischees, die sich um Motorradfahrer und das Motorradfahren schlechthin ranken. Und sie waren so überzeugend, dass ich dem BVDM beigetreten bin.

Der Brockhaus muss nicht mitgenommen werden . . .

Wer sich als interessierter Motorradfahrer – gleichgültig ob dort Mitglied oder nicht - beim BVDM zur Deutschlandfahrt anmeldet, erhält per Post ein Wertungsheft, dazu per Mail die GPS Daten mit allen 12 Haupt- und zwei der jeweils drei Nebenkontrollstellen. An den Nebenkontrollen sind ortsbezogene Fragen zu beantworten, für die man das Motorrad verlassen muss. Es geht um geschichtliche oder kulturelle Themen, die sich um die jeweilige Örtlichkeit ranken. Aber keine Angst, Brockhaus und Wanderstiefel müssen nicht mitgenommen werden. Alle Antworten stehen auf erreichbaren Hinweistafeln vor Ort.

Die Tagesfahrzeiten sind begrenzt . . .



©BVDM GHS Die Reiseplanung kann also beginnen. Die

Punkteverteilung der Wertungen sorgt dafür, dass möglichst viele Nebenkontrollen angefahren werden. Das führt nicht nur zu einer durchaus beachtlichen Wissenserweiterung, sondern erhöht auch die Chancen auf eine Platzierung im vorderen Teilnehmerfeld. Wobei die Wissenserweiterung nicht immer bleibender Natur sein muss. Wer sagen kann, wie viele Sprossen eine Treppe an der Schnittlicher Eiche hat, der gewinnt keine Erkenntnis fürs Leben, dokumentiert aber, dass er am Ort der Erleuchtung war. Schummeln ist übrigens nicht möglich. Die Fragen zu den Nebenkontrollen werden erst an der zugehörigen Hauptkontrolle übergeben. Die Reiseplanung beschränkt sich also auf die Fahrtstrecken. Aber auch dabei ist genaue Berechnung gefragt. Die Tagesfahrzeiten sind begrenzt. Nachkontrollen sorgen dafür, dass sie auch eingehalten werden. Und Mindestfahrzeiten zwischen den Hauptkontrollen führen dazu, dass Appelle an die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung auch erhört werden.

Eine ganz persönliche, individuelle Veranstaltung . . .

Den Startpunkt der Reise und die Reihenfolge der Haupt- und Nebenkontrollen legt jeder Teilnehmer für sich fest. Es ist auch gleichgültig, ob allein, in der Gruppe, als Team, mit einem Solomotorrad oder Gespann gefahren wird. Die Deutschlandfahrt ist in jeder Hinsicht eine ganz persönliche, individuelle Veranstaltung.

Als Abhängiger neuester Navigationstechnik plane ich meine Reise auf dem Rechner und übertrage die Daten dann auf das Navigationsgerät. Aber auch weniger Technik affine Zeitgenossen können mit einem ordentlichen Kartenmaterial ihre Fahrt detailliert organisieren.

Die Deutschlandfahrt führt nicht durch ganz Deutschland . . .

An dieser Stelle beantwortet sich bereits eine der Fragen, die mir Franz gestellt hat. Die seit 1976 vom BVDM durchgeführte Deutschlandfahrt führt nicht durch ganz Deutschland, obwohl das ursprünglich, bis 1981, einmal so war.

In einem Interview erklärt mir Wolfgang Schmitz, Schatzmeister des Verbandes, Referatsleiter und Organisator nicht nur der Deutschlandfahrt: „In jedem Jahr erfahren wir eine andere Region Deutschlands. Dabei gibt es selbst bei 39 durchgeführten Deutschlandfahrten noch weiße Flecken auf der Landkarte, die es zu schließen gilt. So haben schon vor zwei Jahren die Teilnehmer der Deutschlandfahrt aus Gütersloh über Quedlinburg und Rothenburg als noch weiße Flecken auf der Deutschlandkarte abgestimmt. Für dieses Jahr fiel die Wahl auf Rothenburg ob der Tauber und damit auf die Bereiche Baden-Württembergs und Nordbayerns.“

Eine kleine, etwas nostalgische Reise in die eigene Vergangenheit . . .

Die 40. Deutschlandfahrt des BVDM führt also in die Region Baden-Württembergs und Nordbayerns. Für mich ist diese Deutschlandfahrt auch eine kleine, etwas nostalgische Reise in

die eigene Vergangenheit. Vor Jahrzehnten war ich bereits aktives Mitglied des Verbandes und eifriger Mitarbeiter im Redaktionsteam der Ballhupe. (Verbandszeitschrift des BVDM) Wie so oft im Leben haben sich später unsere Wege getrennt. Die Deutschlandfahrt gab es damals schon. Nur nicht so perfekt. Mit Landkarten, ohne GPS und ohne Navigationsgerät. Aber auch schon mit einer Menge Herzblut. Ich bin gespannt, ob ich noch jemanden treffe, der mich seinerzeit auf meinem Weg begleitet hat.

Meine Reise beginnt am frühen Morgen in Obereisenheim . . .



Meine Reise beginnt am frühen Morgen um 08.00 Uhr auf dem Parkplatz des Gasthauses zum Schiff in Obereisenheim.

1346 wurde der Weinort erstmals als eigenständige Siedlung genannt, ohne BVDM. Historisch also ein neueres Örtchen. Am Rande des Landkreises Schweinfurt gelegen bietet es eine gemütliche Gastronomie, bezahlbare Unterkünfte und malerische Aussichten auf Weinberge und Main.

Und natürlich, 1346 noch nicht bekannt, die Hauptkontrolle zwei des BVDM am besagten Gasthaus.

Eine kleine Fähre führt direkt gegenüber der Kontrollstelle über den Fluss und ist trefflich als Abkürzung auf dem Weg zur nächsten Nebenkontrolle zu nutzen.



Fähre über den Main bei Obereisenheim

Nach einer gefühlten Minute der Überraschung sind wir glücklich . . .



An der Hauptkontrolle 2 treffe ich Horst Orlowski, Ehrenvorsitzender des BVDM. Er war damals einer meiner Wegbegleiter.

„Günter, wenn Du jedes zweite Wort „Krad“ durch „Motorrad“ ersetzt, wäre ich Dir dankbar.“ Diese Worte klingen mir noch heute im Ohr, als ich ihn nach Jahrzehnten wieder erblicke. Nach einer gefühlten Minute der Überraschung sind wir glücklich über das Wiedersehen. Die alten Bande halten Horst keineswegs davon ab, mit Akribie mein Motorrad zu kontrollieren und den Kilometerstand zu notieren. Es hat sich nicht alles verändert.

Ich bin nicht allein an der Kontrollstelle. Einige Mitglieder des BVDM haben sich Obereisenheim als Startpunkt ausgesucht. Das lag aber wohl weniger an der Gemütlichkeit des Ortes nebst Weinproben und Mainblick denn an der Planung der eigenen Route.



© BVDM GHS

Morgendlicher Mainblick am Fähranleger Obereisenheim

Tempus fugit . . .



© BVDM GHS

Henning Knudsen ist einer der Teilnehmer der 40. BVDM Deutschlandfahrt und wahrlich kein unbekannter. Er war seinerzeit Mitglied des Redaktionsteams der Ballhupe und Verkehrs-Sicherheitsreferent.

„Das war damals schon wie ein zweiter Beruf. Ich war permanent für den BVDM unterwegs. Heute ist es anders. Ich bin nur noch als Mitglied aktiv. Mein Beruf ließ nicht mehr zu. Und ein Versprechen an meine Gattin gab es auch noch.“ Henning hat seinen Sohn mitgebracht, der auf einem eigenen Motorrad teilnimmt. Tempus fugit.

Strahlender Sonnenschein, hochsommerliche Temperaturen und die Aufgaben an den vielen Nebenkontrollen, die ich an diesem Freitag besucht habe, lassen mich jedoch nicht lange in Nostalgie verweilen.

Tinne und Liebe . . .

Am Kloster Ebrach treffe ich einige der Motorradfahrer wieder, die mit mir an der Kontrollstelle 2

eingescheckt haben. Mit ihnen Tinne und Lieve, zwei Gespannfahrerinnen aus Belgien. Die eine fährt, die andere schreibt die Antworten zur Nebenkontrolle in das Wertungsheft, gemütlich, vom Beiwagen aus. Arbeitsteilung in Reinkultur.



Tinne und Lieve

Später erfahre ich, dass sie in Belgien ein Treffen für Gespannfahrer organisieren, die Jumbofahrt in Brügge. Für 2020 bekomme ich eine Einladung. Als Solofahrer darf ich aber nicht teilnehmen. Getreu dem Motto: „Nur schauen, nicht anfassen.“

Ein Kloster als Justizvollzugsanstalt . . .



Das Kloster Erbrach ist heute zu großen Teilen eine Justizvollzugsanstalt im schicken, historischen Gewand eines alten, aus dem Jahre 1127 stammenden, klerikalen Gebäudekomplexes mit angrenzender Abteikirche. Aus dieser Historie ergeben sich dann

auch die Fragen dieser sehenswerten Nebenkontrolle.

Kleine, gewundene Nebenstraßen, unzählige Kurven und malerische Ausblicke



Wälder und Kurven in Franken

Die Fahrt führt mich an diesem Tag 329 Kilometer lang über kleine, gewundene Nebenstraßen mit unzähligen Kurven, malerischen Ausblicken auf die umliegenden Hügel einer ausgewiesenen Wein- und Ferienregion bis nach Geroltingen. Unmöglich, jede der 12 von mir besuchten Nebenkontrolle zu beschreiben, wenngleich sie alle für sich erwähnenswert wären. Aus diesem Grund sei mir eine kleine Auswahl gestattet.

Große, hölzerne Wasserräder schöpfen das Wasser aus dem Fluss . . .



Regnitz sind mir

Die Möhrendorfer Wasserschöpfräder an der

wegen ihrer Besonderheiten und der pittoresken Lage explizit im Gedächtnis verblieben. Als letzte ihrer Art in Mitteleuropa sind sie ein Kulturdenkmal. Große hölzerne Wasserräder schöpfen das Wasser aus der Regnitz und leiten es über Kanäle ab in die Uferregion. Ursprünglich stammen sie aus dem 15. Jahrhundert. Noch 1805 gab es 190 dieser Räder, verteilt über 25 Flusskilometer. Heute werden die verbliebenen zehn Räder von verschiedenen Sponsoren betreut und erhalten. An den Wasserrädern treffe ich Henning mit seiner Gruppe wieder. Zu viert bilden die Solofahrer eine Mannschaft, steigen ab und schwärmen eilig aus, um möglichst schnell alle Fragen zu den historischen Rädern beantworten zu können. Dann geht es für sie weiter. Wie ich bei der Siegerehrung erfahren habe, dem ersten Platz in der Mannschaftswertung entgegen.

Im Wahn des tausendjährigen Reichs . . .



Ehemalige Kongresshalle Nürnberg, Reichsparteitagsgelände

In Erinnerung bleibt, wenn auch mit gemischten Gefühlen, das Dokumentationszentrum zum Reichsparteitagsgelände in Nürnberg an der ehemaligen Kongresshalle des dritten Reichs. (1933 – 1945) Über 50.000 Besucher sollten seinerzeit dort - im Wahn des „tausendjährigen Reichs“ - Platz finden. Die Architektur der Kongresshalle orientierte sich unter anderem am Kolosseum in Rom. Gestalterischer Größenwahn. Das Gebäude wurde nach der Grundsteinlegung 1935 nicht ganz fertiggestellt. Noch heute strahlt der aus Ziegelsteinen gemauerte Torso der Halle etwas von der Macht und Gewalt aus, die seinerzeit Deutschland beherrschte.

Silberhochzeit mit dem BVDM . . .



© BVDM GHS

15 Kilometer westlich von Nürnberg treffe ich in

Raitersaich an der Hauptkontrolle vier Silvia Laude.

Sie betreut den Haltepunkt mit all ihrer Erfahrung aus 23 Jahren BVDM.

Silvia berichtet voller Stolz: „Ich meine, ich habe 2021 Silberhochzeit mit dem BVDM.

Ich bin durch meinen Mann an den Verband gekommen, der ist schon länger da. Und dann bin ich einfach mitgegangen.

Die Arbeit an den Kontrollstellen mache ich schon seit ungefähr 20 Jahren. Das macht immer Spaß.“

Vorsicht, gar nicht bissig . . .



© BVDM GHS

Die Pause zur Nachtkontrolle in Geroltingen habe ich mir redlich verdient. Am Abend sitze ich noch eine Weile mit Tourenfahrern des BVDM zusammen. Einer von ihnen ist Calli, mit einer vielsagenden Mailadresse „vorsicht-bissig...“ Bissig wird es dann aber doch nicht, eher lustig. Wir fachsimpeln und schwelgen in Erinnerungen vergangener Reisen in nicht ganz so ferne Länder. Bis irgendwann der Gedanke reift, dass am nächsten Morgen alle wieder startklar um 08.00 Uhr bereitstehen müssen.

Über die Deutsche Limes Straße und die Romantische Straße nach Tauberzell . . .

Der folgende und damit letzte Tag der Deutschlandfahrt ist für mich vor allen Dingen von zwei Dingen geprägt: der Anfahrt von Geroltingen zur 54 Kilometer entfernten Hauptkontrolle sieben

am Landgasthof Läuterhäusle in Unterkochen und der dann folgenden Weiterreise über etwa 102 Kilometer zum Zielort in Tauberzell. Dass ich hierbei die geschichtsträchtigen und landschaftlich sehr ansprechenden Routen der Deutschen Limes-Straße und der Romantischen Straße nutze, versteht sich fast von selbst.

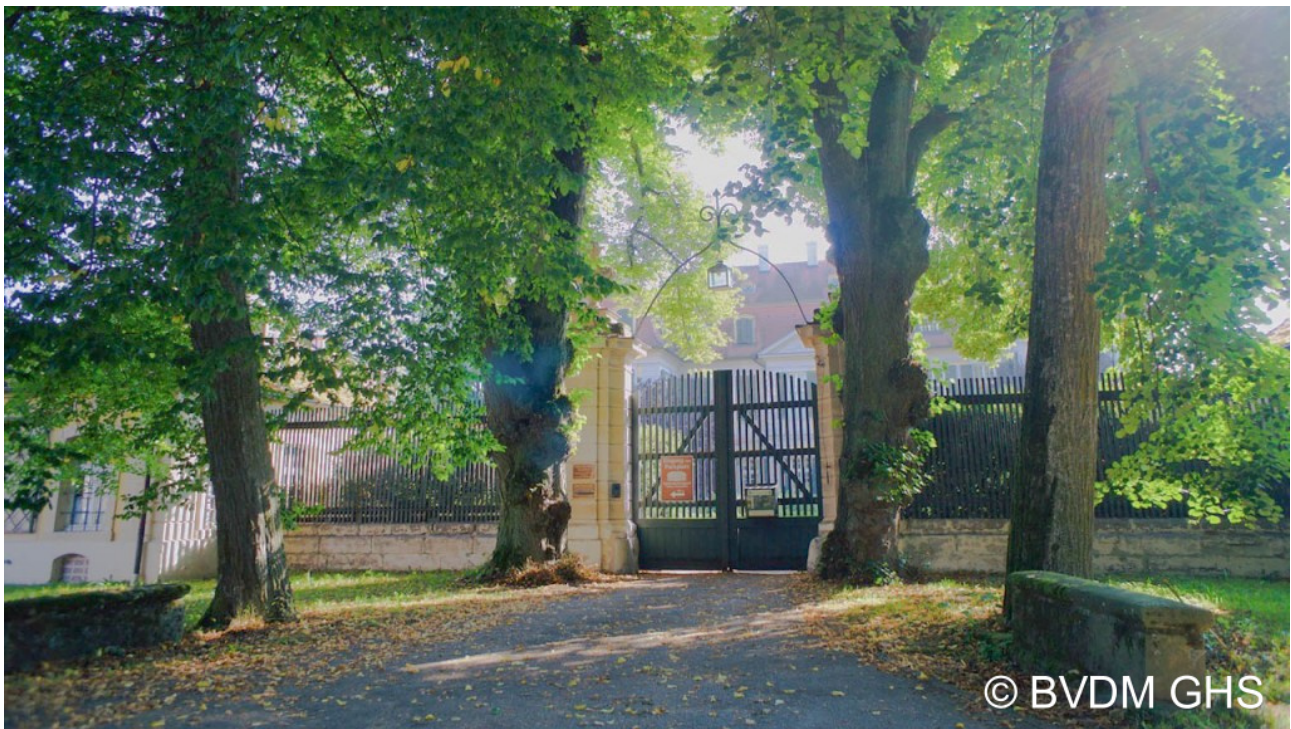
Ich gebe zu, ich habe nicht alle der 12 Haupt- und 36 Nebenkontrollen absolviert. Das muss man auch nicht, um Spaß an der Deutschlandfahrt zu gewinnen und Antworten auf die Fragen zu finden, die mir Franz gestellt hat. Nicht erst der Jakobsweg bringt die Erleuchtung.



An den vier Perlen des Jakobsweges

Mehr als nur Meistertrunk und Lebkuchen . . .

Um eine Landschaft zu begreifen und mit allen Sinnen zu erfassen, wie es einzigartig besonders mit dem Motorrad geht, braucht es neben dem Bezug zur Natur auch den Kontakt zur regionalen Kultur und Geschichte eines Landstrichs. Nürnberg ist nicht nur wegen des Weihnachtsmarktes und des Lebkuchens zur Weihnachtszeit eine besondere Stadt. Rothenburg ob der Tauber besitzt viel mehr als den Meistertrunk, der seit 2016 dort Kulturerbe ist. Klöster, Burgen und Museen zeugen vom Bezug einer Region zu dem Staat, zu dem sie gehört. Der Begriff der Deutschlandfahrt erhält so eine Dimension, wie sie für Motorradtouren einzigartig ist.



Privatschloss Dennenlohe

An der Hauptkontrolle in Unterkochen entschieße ich mich, direkt die letzten Kilometer nach Tauberzell weiterzufahren. Eine kluge, wenn auch rein zufällige Bauchentscheidung. Um 14.30 Uhr müssen alle Teilnehmer in Tauberzell an der Zielkontrolle angekommen sein. Ansonsten ist das Schicksal der Disqualifikation unumgänglich.

Bei dieser Deutschlandfahrt gewinnt jeder . . .



Etliche Straßensperrungen und Umleitungen, die so gar nicht zum Flair einer „Romantischen Straße“ passen wollen, treiben mir die Schweißperlen auf die Stirn.

Man glaubt gar nicht, wie lang unter solchen Bedingungen 102 Kilometer werden können.

Ich schaffe es. Pünktlich um 14.00 Uhr treffe ich in

Tauberzell am Landhaus zum Falken ein. Mit einem Lächeln drücke ich Wolfgang Schmitz mein Wertungsheft in die Hand. Er gibt es zur Auswertung weiter. Ich habe gewonnen, wie jeder andere Teilnehmer hier auch, gleichgültig ob mit oder ohne Pokal.

Es ist schon eine umfassende Organisation erforderlich . . .

Viele ehrenamtliche Helfer aus den Reihen des BVDM machen eine solche Veranstaltung erst möglich.

Wolfgang Schmitz, der bereits die 15. Deutschlandfahrt organisiert: „Ich habe schon vom Elefantentreffen im Januar 2019 aus (Thurmansbang-Solla/Loh im Bayerischen Wald, bei Passau) die ersten Punkte der Deutschlandfahrt abgeklappert. Im Februar war ich noch einmal in der Region und habe das, was ich zusammen mit Michael Bojert an interessanten Punkten festgelegt hatte, besucht und die Fragen und Antworten der Nebenkontrollen festgelegt. Nach der folgenden Planung am Rechner werden die Helfer für die Kontrollstellen bestellt. Das ist schon eine umfassende Organisation, die hier erforderlich ist.“



Die Helfer des BVDM bei der 40. Deutschlandfahrt

Disziplin und Verantwortungsbewusstsein der Teilnehmer



„63 Solofahrer und 9 Starter in der Teamwertung haben für die 40. Deutschlandfahrt genannt. Jeder Teilnehmer hat dabei zwischen 800 und 1000 Fahrkilometern einschließlich der Anfahrt zum Veranstaltungsort zurückgelegt“, so Wolfgang Schmitz weiter, „außer einem harmlosen Kupplungsschaden habe ich von keinen Vorfällen gehört, die ansonsten immer sehr schnell an den Veranstalter herangetragen werden.“ Auch aus dieser Sicht war die 40. Deutschlandfahrt eine gelungene Veranstaltung, was sicherlich für die Disziplin und das Verantwortungsbewusstsein der Teilnehmer spricht.

Welche Zielgruppe reist durch die Republik?

Das führt mich zu der letzten Frage, die ich Franz beantworten muss. Welche Zielgruppe reist da durch die Republik? Das Interesse am Motorradfahren, an Kultur, an freundlichem und herzlichem Miteinander, das ich überall erlebt habe und am Kontakt zu Land und Leuten der Region ist in der Kombination losgelöst vom Alter.

Kulturbewusstes Motorradfahren hat etwas mit Wertevermittlung zu tun, die auch in jungen Jahren weitergegeben wird. Ich denke hier an Hennings Sohn Marius, der mit Begeisterung und großem Erfolg mitfährt. Die Deutschlandfahrt spricht, unabhängig von einer Mitgliedschaft im BVDM, alle an, die gerne Motorrad fahren und sich mehr mit ihrem Ziel auseinandersetzen wollen, als nur Kurven zu räubern und Kilometer zu machen.

Es gibt pauschal keine Altersgruppe, die an einer solchen Veranstaltung kein Interesse haben könnte. Und das spiegelt sich in den Gesichtern der Teilnehmer.



Glückliche



Gesichter



jeden Alters

Weltumspannend treffen wir uns in Bayern

Mein Dank gilt allen, die mir dieses Erlebnis ermöglicht haben, besonders den Helfern an den Kontrollstellen, die mit einem Lächeln im Gesicht und einer Tasse Kaffee in der Hand jeden

Stress und Druck aus der Veranstaltung genommen haben. Die ehrenamtlich und unermüdlich an ihrer Kontrollstelle stehen und ein unverzichtbarer Teil dieser Fahrt sind. Und gerne darauf verzichten, selbst mitzufahren.



©BVDM CHS

Die netten Gespräche am Haltepunkt lockern

auf und tragen ihren Teil zum Gelingen der Fahrt bei.

So erfahre ich etwas von Störchen an der Kontrollstelle und erlebe, dass die Welt manchmal sehr klein ist. Michael Bojert stammt aus Dorsten, seine Ehefrau Elke aus Marl. Beide sind nach Gütersloh ausgewandert.

Weltumspannend treffen wir uns in Bayern.

G.H.-St.



Die siegreichen Teams und Mannschaften



Mannschaft des BVDM Vorstandes mit Michael Wilczynski (Referent Streckensperrungen), Michael Lenzen (1. Vorsitzender), Karin Karrasch (Beisitzerin Vorstand), Olaf Biethan (2.

Vorsitzender), daneben Wolfgang Schmitz (Moderator, Referate Deutschlandfahrt und Elefantentreffen, Schatzmeister) v. l. n. r.



Sylvia Albrecht, 2. Platz

Ergebnisse:

Einzelwertung

1. Marius K., Christoph N., Henning K., Bernd N., Harald H., Christof M., Stephan R., Leif D., 5016 Punkte
2. Sylvia A., 5001 Punkte
3. Olaf B., 4898 Punkte
4. Dirk H., 4871 Punkte
5. Bernd S., 4832 Punkte
6. Michael L., 4801 Punkte
7. Karin K., 4797 Punkte
8. Ernst K., 4620 Punkte
9. Carl H-M., 4606 Punkte
10. Birgit K., 4458 Punkte

Teamwertung

1. Dirk I., Elke G., Uwe R., Charlotte R., 4968 Punkte
2. Thomas T., Katja T., 4719 Punkte

3. Stefan W., Stefanie W., 4673 Punkte

Mannschaftswertung

1. **Christel's Jungs**, Christoph N., Bernd N., Leif Drögemeier, 15.048 Punkte
Gewetzte Messer, Henning K., Stephan R., Patrick R., Marius K., 15.048 Punkte
2. **BVDM Vorstand**, Karin K., Olaf B., Michael W., Michael L., 14496 Punkte
3. **Die Hessen**, Christof M., Harald H., Franz L., Uwe S. 14.279 Punkte

Die kompletten Ergebnislisten gibt es auf Anfrage an homepage@bvdm.de per Mail

Das [Musterwertungsheft](#) enthält alle Daten zu den Haupt- und Nebenkontrollen incl. Fragen und Antworten.

[Download Musterwertungsheft](#)

[Download GPS Daten](#)

Die **nächste Deutschlandfahrt** findet vom **28.8.-30.8.2020 im Allgäu** statt.

Historie der Deutschlandfahrt

Mibo



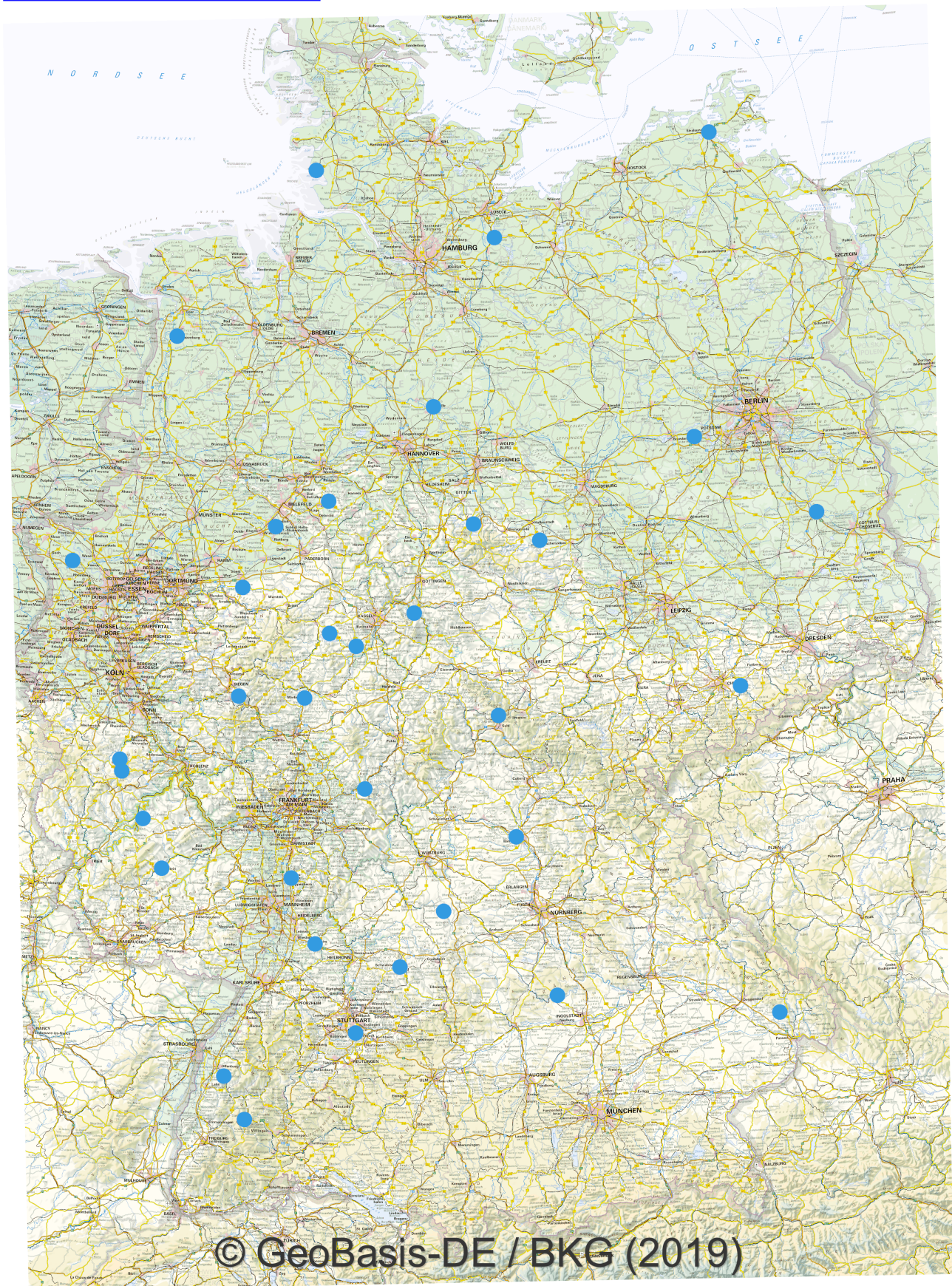
Fahrt Jahr

Fahrtleiter

Zielort

1	1976_	Keggenhoff / Rohde	Nürburgring, Eifel, Deutschlandweit ausgetragen 16.+17.7.76, 17 Teilnehmer Bericht Ballhupe 4-76 Seite 22
2	1977_		Nürburgring, Eifel, Deutschlandweit ausgetragen 17.+18.6.77 etwa 60 Maschinen Bericht Ballhupe 4-77 Seite 20
3	1978_		Nürburgring, Eifel, Deutschlandweit ausgetragen, 27 Fahrer in Wertung Bericht Ballhupe 3+4-78 Seite 27
4	1979_	Scheuer, H.-B.	Nürburgring, Eifel, Deutschlandweit ausgetragen, 54 Teilnehmer Bericht Ballhupe 3-79 Seite 7
5	1980_		Nürburgring, Eifel, Deutschlandweit ausgetragen, 82 Teilnehmer Bericht Ballhupe 3-80 Seite 7
6	1981_	Scheuer, H.-B.	Nürburgring, Eifel, Deutschlandweit ausgetragen, 12.+13.6.81, 36 Nennungen Bericht Ballhupe 3-81 Seite 5
7	1984_	Müller, Edgar	Sinsheim, Deutschlandweit ausgetragen 7.+8.9.84
8	1985_	Müller, Edgar	Goslar
9	1986_	Müller, Edgar	Schwäbisch-Hall
10	1987_	Müller, Edgar	Fritzlär
11	1988_	Sauerland, H.	Adenau
12	1989_	Sauerland, H.	Körbecke
13	1990_	Schachtschneider	Idar-Oberstein
14	1991_	Schumann / Knops	Xanten
15	1992_	Sauerland / Rutten	Gengenbach
16	1993_	Sauerland, H.	Celle
17	1994_	Sauerland, H.	Lemgo
18	1995_	Schumann / Bauer	Bamberg
19	1996_	Schumann / Knops	Marburg
20	1997_	Schumann, M.	Ratzeburg
21	1998_	Schumann, M.	Eichstätt
22	1999_	Schumann, M.	Papenburg
23	2000_	Schumann, M.	Bensheim
24	2001_	Schumann, M.	Witzenhausen
25	2002_	Schumann, M.	Werder/Havel
26	2003_	Schumann, M.	Ostfildern
27	2004_	Schumann, M.	Edersee
28	2005_	Schmitz, W.	Zell an der Mosel
29	2006_	Schmitz, W.	Oberhof
30	2007_	Schmitz, W.	Bad Orb
31	2008_	Schmitz, W.	Büsum
32	2009_	Schmitz, W.	Stralsund
33	2011_	Schmitz, W.	Augustusburg
34	2012_	Schmitz, W.	Wilnsdorf Siegerland
35	2013_	Schmitz, W.	Thurmansbang Bayerischer Wald
36	2014_	Schmitz, W.	Lübbenau
37	2016_	Schmitz, W.	Schonach im Schwarzwald
38	2017_	Schmitz, W.	Gütersloh
39	2018_	Schmitz, W.	Quedlinburg

[Download Zielorte als GPS-Datei](#)



Wir stellen vor: Unser Mitglied und Referent für Behindertenhilfe Wilhelm Költgen

Günter Heumann-Storp



Ein Mann lebt seinen Beruf.

Wilhelm Költgen ist behindert. Ihm fehlt seit Geburt die rechte Hand. Trotzdem fährt er leidenschaftlich Motorrad und bewegt seine HP 1250 GS gekonnt durch die Dolomiten. Auf das „HP“ legt er Wert.

Und nicht nur das. Er hilft anderen, die gleichermaßen behindert sind, wieder oder erstmals aufs Motorrad. Seine Firma „Költgen GmbH“ in Krefeld an der Oberbenrader Straße 407 ist nicht nur irgendeine Schrauberwerkstatt. Hier wird der Umbau behindertengerechter Kraftfahrzeuge regelrecht gelebt. Mehr als 8000 zufriedene Kunden sprechen eine eindeutige Sprache. Und die Geschichte hinter diesem Betrieb ist faszinierend.

Sag einfach Willi zu mir...

„Sag einfach Willi zu mir. Das macht es unkompliziert und einfacher.“ Wilhelm Költgen, verheiratet, 60 Jahre jung, dynamisch, aktiv und immer freundlich, begrüßt mich genauso, als ich mich gerade formvollendet in seinem Büro vorstellen möchte. Lachend setzte ich mich zu Willi an den Tisch und erfahre eine Geschichte, wie ich sie so noch nicht oft gehört habe:

Aus Leidenschaft

Die Firma „Költgen GmbH“ gibt es seit mehr als 20 Jahren. Willi hat damals sein Hobby zum Beruf gemacht. Aus Leidenschaft und ein wenig gezwungen durch einen Schicksalsschlag des Lebens. Plötzlich alleinerziehender Vater eines kleinen Kindes musste er aus geregelten und wenig flexiblen Bahnen des abhängigen Berufslebens aussteigen.

„Ich kann zwei Dinge besonders gut. Das eine ist das Schrauben an Motorrädern, das ich seit dem 14. Lebensjahr mache. Das andere ist die Kommunikation mit den Menschen. Was lag da

näher, als sich selbständig zu machen."



Steuereinheit, für jedes Problem

Willi hat diesen Schritt gewagt und bis heute nicht bereut. Er bietet für Kraftfahrzeuge aller Art Lösungen für jedwede Mobilitätseinschränkung an. Dabei sind auch ausgefallene Umbauten machbar. „Geht nicht, gibt's nicht" ist bei ihm kein abgedroschener Spruch. Dass ihm als Motorradfahrer die Umbauten eben solcher Kraftfahrzeuge besonders am Herzen liegen, ist unübersehbar. Wer seinen Verkaufsraum betritt, sieht, fein aufgereiht, ein Motorrad neben dem anderen. Alle umgebaut nach Kundenwünschen und alle im Detail anders. Sein Sohn, mittlerweile 30 Jahre alt, arbeitet seit kurzem auch im Familienbetrieb. Und er macht seinen Motorradführerschein. Der Vater konnte es nicht verhindern – und wollte es ernsthaft wohl auch nicht.

Hobby zum Beruf, hat das nicht etwas von „Learning by doing"...

Hobby zum Beruf, hat das nicht etwas von „Learning by doing"? Wilhelm Költgen wollte einen solchen Stallgeruch gar nicht erst entstehen lassen und hat damals vor der Handwerkskammer die Prüfung zum Zweiradmechaniker abgelegt – und seine Firma damit auf seriöse handwerkliche Füße gestellt.

Es gibt moralische Grenzen...

Natürlich fragt man sich bei der Vorstellung des behindertengerechten Motorradfahrens und des Umbaus von Fahrzeugen, die sich dann auch im Straßenverkehr bewegen, ob es nicht – neben technischen – auch moralische Grenzen der Abgabe von Fahrzeugen an Menschen gibt, die sich damit natürlich den täglichen Gefahren des Straßenverkehrs aussetzen.

„Die gibt es. Zum einen baue ich nur Fahrzeuge für körperlich behinderte Kunden um, zum anderen muss die Behinderung grundsätzlich ein sicheres Fahren mit dem Motorrad zulassen.

Wenn ich erkenne, dass das nicht geht, lehne ich einen Auftrag auch ab. Dabei erinnere ich mich an einen Kunden, dessen Querschnittslähmung so ausgeprägt war, dass er sich überhaupt nicht hätte im Gleichgewicht halten können. Trotz eindringlicher Bitte musste ich den Mann wieder nach Hause schicken. So etwas mache ich nicht. Das ist unverantwortbar."



Sicheres Fahren mit Behinderung (Bild Wilhelm Költgen)

Arbeit mit einem Netzwerk aus Technikern, Ärzten, Prüfern und Fahrschulen...

Wilhelm Költgen ist bei der Beurteilung seiner Kunden nicht auf sich gestellt. Er arbeitet mit einem Netzwerk aus Technikern des TÜV, Fahrschulen, Verkehrsmedizinern und Fahrschulprüfern zusammen. Nur mit dieser engen und vernetzten Zusammenarbeit ist das Ansinnen des behindertengerechten Motorradfahrens überhaupt anzubieten und zu verantworten:

„Der Verkehrsmediziner stellt fest, ob ein Interessent überhaupt körperlich in der Lage wäre, ein umgebautes Motorrad zu fahren. Er gibt auch die Parameter des Umbaus vor, schreibt uns also in seinem Gutachten, was gemacht werden müsste, damit sein Patient sicher ein Motorrad bewegen kann.

Die Techniker des TÜV erweitern die rein medizinische Sicht der Dinge um die nötigen technischen Vorstellungen am Fahrzeug. Im Wesentlichen geht es dabei um die Frage, was gemacht werden müsste, damit das Fahrzeug dann auch abgenommen werden kann.

Ist die medizinische und technische Seite des Umbaus entsprechend umrissen, kümmern sich die Fahrschule und die Prüfer um die Erteilung oder Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Man kann dabei nicht irgendeine Fahrschule oder irgendeinen Prüfer bemühen. Die Arbeit mit Behinderten

setzt Feingefühl und Empathie voraus, mehr als bei „normalen“ Fahrschülern. Auch wollen sich nicht alle Prüfer mit Behinderten auf Motorrädern beschäftigen, die natürlich alle Bedingungen des Umgangs mit dem Fahrzeug erfüllen müssen, die auch an Nichtbehinderte gestellt werden.“

Die Drähte des Netzwerks laufen in Willis Firma zusammen. Darauf legt er Wert, damit Abstimmungen zeitnah und zielgerichtet erfolgen können. Der lebensfrohe und selten um einen lustigen Spruch verlegene Firmeninhaber ist bei seiner Arbeit Perfektionist. Sein Auftrag und sein Selbstverständnis von Behinderung verlangen es von ihm.

„Behinderte Menschen wollen – wie alle anderen auch – am Leben teilhaben. So leben, sich so bewegen wie Nichtbehinderte. Sie wollen mobil sein, Motorrad fahren oder Auto fahren. Das möchte ich ihnen gefahrlos ermöglichen.“



Am Leben teilhaben (Bild Wilhelm Költgen)

Zwei große Gruppen von Kunden, solche mit Führerschein und Führerscheinneulinge...

Wilhelm Költgen unterscheidet grundsätzlich zwischen Kunden, die vor ihrer Behinderung bereits Motorradfahrer waren und deren Fahrerlaubnis auf Grund der körperlichen Veränderung erloschen ist und solchen, die erstmals Motorrad fahren wollen.

Bei ersteren kann er eine realistische Vorstellung vom Medium Motorrad voraussetzen. Aber auch hier setzt er Grenzen: „Als sich ein Kunde nach einem Motorradunfall auf ein umgebautes Motorrad in meiner Firma setzte, sah ich die Panik und die Flashbacks in seinen Augen. Ich konnte ihm seinen Wunsch nicht erfüllen, obwohl es rein technisch machbar gewesen wäre.“

Bei Neukunden sind die Vorbereitungen komplexer. Es geht nicht nur um die medizinischen und technischen Fragen. „Für die spätere Fahrprobe ist eine komplexe Abstimmung zwischen TÜV, Prüfern und der Fahrschule erforderlich, damit die praktische Prüfung auch erfolgreich absolviert werden kann:

„Der Antrag auf Erteilung der Fahreignung muss – je nach Region – beim Straßenverkehrs- oder Landratsamt gestellt werden. Die Prüfer müssen ihr Einverständnis zur Art des Umbaus erklären. Sie stellen fest, dass der Interessent auch grundsätzlich mit einem solchen Fahrzeug umgehen kann. Erst danach beginnt die Arbeit der Fahrschulen mit der theoretischen und praktischen Beschulung. Dabei gibt es keine Bonusrunden oder Rücksichten. Der Neuling wird so geschult und geprüft, wie jeder andere auch, nur mit seinem umgebauten Fahrzeug. Natürlich weiß ich auf Grund meiner Erfahrung schon vorher, dass der Kunde in der Lage sein wird, mit meinem Umbau bei ausreichender Übung das Fahrzeug sicher zu bewegen. Denn der Umbau muss ja zur Anmeldung beim Amt zur Verfügung stehen.“

Kunden, die bereits eine Fahrerlaubnis hatten...

Auch Kunden, die vor Ihrer Behinderung bereits Motorradfahrer waren, müssen ein ähnliches Prozedere durchlaufen wie Neukunden. Sie müssen bei der Straßenverkehrsbehörde einen Antrag auf Überprüfung der Fahrtüchtigkeit, der Fahreignung stellen. Dabei wählt der Kunde einen TÜV seiner Wahl aus. Danach erstellt der Verkehrsmediziner sein Gutachten. Eine theoretische Prüfung ist allerdings nicht mehr erforderlich. Die Fahrerlaubnis wird nur noch durch eine Fahrprobe aktualisiert. Der TÜV-Prüfer befindet dabei auch über die erforderlichen Auflagen.“



© Günter Heumann-Storp

Feetless Biking System

Willi ist in seinem Element, wenn er von seiner Zusammenarbeit mit Ämtern, Prüfern, Kunden und der Werkstattkoordination berichtet. Seine Begeisterung für die Aufgabe spiegelt sich in seiner Technik wider. Stolz präsentiert er sein patentiertes „Feetless Biking System“ (F.B.S). Im Bruchteil einer Sekunde kann der Motorradfahrer Stützen am Hinterrad ausfahren, wenn er

stehen bleiben will oder sehr langsam fährt. Die Hilfen sind übrigens so angebracht, dass sie den Fahrbetrieb nicht beeinträchtigen. Sie sind unumwunden schräglagentauglich. Verlegungen von Gas, Bremse und Schaltern und Fußrasten geraten da fast zur Nebensache. Übrigens, das F.B.S. kann auch Nichtbehinderten helfen, die zu klein für ihr Wunschmotorrad sind.

Willi ist Referent für Behindertenhilfe im BVDM...

Bei Wilhelm Költgens Vita ist es schon fast zwingend, dass er nicht nur seit Jahrzehnten Mitglied im BVDM (Bundesverband der Motorradfahrer) ist, sondern dort auch die Funktion des Referenten für die Behindertenhilfe bekleidet. Eine kompetentere Besetzung kann man sich nicht vorstellen.

Bei seiner Arbeit kommt für Willi das Motorradfahren fast zu kurz. „Leider komme ich viel zu selten dazu. Meine Arbeit lässt mir einfach nicht viel Raum für Fahrspaß und Aktivitäten rund um das Motorrad. Aber vor ein paar Wochen bin ich mit einer Gruppe behinderter Motorradfahrer in den Dolomiten gewesen und habe im Motorradfahrer Hotel für mächtig Aufsehen gesorgt. Die konnten gar nicht glauben, was sie morgens sahen. Wir sind einfach aufgestiegen und haben herrliche Runden durch die Bergwelt gedreht. Wie jeder andere Motorradfahrer auch.“



Ausfahrt in den Dolomiten (Bild Wilhelm Költgen)

Wir minimieren unser Risikoverhalten...

Zum Abschluss habe ich noch eine Frage an Willi. Gibt es eigentlich für behinderte Motorradfahrer ein anderes Sicherheitsbewusstsein als für Nichtbehinderte? Fahren sie besonnener, vorsichtiger, bewusster?

„Wir minimieren schon unser Risikoverhalten. Während der eine oder andere bei 120% fährt, reichen uns vielleicht 95%. Es reicht ja eine Hand weniger, ein Bein weniger. Die Menschen

betrachten sich als Solidargemeinschaft und gehen entsprechend rücksichtsvoll miteinander, mit sich und der Umwelt, um. Das erwarte ich auch. Die soziale Komponente ist der entscheidende Unterschied zu anderen Motorradgruppen. Ansonsten wollen wir als normale Menschen akzeptiert und angenommen werden. Und bei der Fahrt sieht man den Unterschied nicht."

In Wilhelm Karriere hat es noch keinen unzufriedenen Kunden und noch keinen Unfall mit einem von ihm umgebauten Motorrad gegeben. Das sagt nicht nur viel aus über die Qualität des Umbaus, sondern insbesondere über die Menschen, die diese Motorräder bewegen.

Kontakt:
Költgen GmbH
Wilhelm Költgen
Oberbenrader Straße 407
47804 Krefeld
Tel.: 02151-701236
info@koeltgen.de
<https://www.koeltgen.de>

G.H.-St.

BVDM-JumboRun Ostbevern

Egbert Tiersch



Zur JumboRun nach Ostbevern zum 8. Bibertreffen.

Von einem Arbeitskollegen hörte ich, dass es einen JumboRun in Ostbevern gibt. Da auf einem JumboRun immer Gespannfahrer gesucht werden, sagte ich spontan zu. Bei uns in Burgdorf am Stammtisch haben wir fünf aktive Gespannfahrer. Ich fragte in die Runde, wer mitkommen würde. So waren wir beim ersten Mal vier Gespanne.



Jetzt waren wir zum dritten Mal beim BVDM-JumboRun in Ostbevern. Dieses Jahr passte der Termin nur bei Klaus (BMW 1150 GS Gespann) und mir (MotoGuzzi Gespann T3 Rahmen mit 1100 Cali Motor).

Die ganze Woche war es schön, doch Samstagmorgen war der Himmel schwarz. Aber Termin ist Termin und die behinderten Menschen warten und freuen sich auf die Ausfahrt. Treffen um 7.30 Uhr bei Klaus. Gegen meine Gewohnheiten habe ich die Regenkombi schon in meiner Garage angezogen, diesem Himmel traute ich nicht. Bei Klaus angekommen gab es großes Erstaunen, in Regenkombi? Klaus wollte es ohne versuchen. Wir fuhren los, auf die Autobahn. Das ist nicht unser bevorzugter Straßentyp, aber wir wollten pünktlich zur Fahrerbesprechung vor Ort sein. Es sind für uns 200 Kilometer, und vor der Ausfahrt wollten wir noch das Zelt aufbauen. Als wir auf die A2 bei Hannover kamen, fing es an zu regnen. Hätten wir Scheibenwischer gehabt, wäre die zweite Stufe angebracht gewesen. Nach etwa zehn Kilometern fuhren wir rechts ran, Klaus zog die Regenkombi über. Na, wenn das in Ostbevern auch so regnet, werden unsere Fahrgäste aber nass! Es regnete bis Bad Oeynhausen, wurde dann weniger und in Ostbevern war alles trocken. Super für den JumboRun. Schnell das Zelt aufgebaut, kleiner Tipp, ordentliche Heringe mitbringen, in Ostbevern ist der Untergrund sehr hart. Am Zeltplatz ist alles vorhanden, Toiletten, Duschen, Frühstücksraum und keine laute Musik. Hier sitzt man abends noch zusammen und redet „Benzin“.

Dann guten Morgen sagen, und noch ein kleines Frühstück einnehmen. Anmelden bei Bernhard. Hier gleich ein großes Lob, die Organisation dieses JumboRuns ist spitze! Es waren 27 Gespanne vor Ort, die Tour ist ca. 100 km lang. Die Polizei ist hier dein Freund und Helfer, sie fährt vorne weg und du darfst bei Rot über die

Ampel fahren. Das muss man dann in der Pause so manchem Beifahrer erklären. Da kommen Fragen: „Dürft ihr bei Rot über die Ampel fahren“? Jetzt Start zum Abholen der behinderten Menschen. Na ja, die haben so ihre Vorstellungen von ihrem Lieblingsgespann. Aber nach kurzer Zeit haben alle einen Platz gefunden. Dann geht es über kleine und kleinste Straßen zum Pfarrheim Brock und zum großem Kuchenbüfett. Mann, was kann das VIBO-Team Kuchen backen! Gemeinsame Pause und Kuchen essen aller Teilnehmer. Dann Start zur 2. Runde mit Ende am Zeltplatz. Nun gibt es noch die ein oder andere Frage der Beifahrer, wie schnell, wie alt u.s.w. ist dein Gespann. Mein Beifahrer wollte mein Gespann kaufen, aber die Vorstellung des Preises lag bei uns beiden zu weit auseinander. So habe ich mein Gespann behalten.



Der Grill wurde angeschmissen und zusammen gegessen. Die behinderten Menschen wurden nach und nach abgeholt und die Truppe der Zeltschläfer blieb übrig. Ich glaube, die Benzingespräche dauerten bis Sonntag. Morgens super duschen, das Frühstück war schon fertig. Die Zeltschläfer frühstückten noch zusammen, dann Verabschiedung. Der letzte Satz endete meistens: „bis nächstes Jahr“. Zurück sind Klaus und ich über die Landstraße bis zu „Die Kurve“ in Kükenbruch gefahren. Hier noch einen Kaffee und weiter nach Hause. Wir fahren nächste Jahr wieder.

Viele Grüße Klaus und Egbert.

Tour der Demokratie



„Die Aufbruchstimmung der frühen 70er Jahre war treibende Kraft - auch für die Mitbestimmung. Der Demokratisierungselan ging weit über die Arbeitswelt hinaus. Als sich die Grenzen des Wachstums zeigten, galt es, das Erreichte abzusichern.“

(Prof. Dr. Schönhoven, Universität Mannheim)

Willy Brandt war mit seiner ersten Regierungserklärung und dem Bekenntnis zu mehr Demokratie aus dem Jahre 1969 sicher nicht der Urheber der „Tour der Demokratie“. Die Motorradtour der Sportgemeinschaft Deutscher Bundestag e.V. zur Erinnerung an den Parlamentsumzug vor 20 Jahren und die friedliche Revolution in der DDR vor 30 Jahren haben aber sicher ihre Wurzeln in genau dieser Aufbruchstimmung der frühen 70er Jahre. So vereinen sich in der Tour historisch bedeutungsvolle Ziele in Ost und West, die, angelehnt an den parlamentarischen Umzug von Bonn nach Berlin vor 20 Jahren, in umgekehrter Richtung über etwas mehr als 500 Kilometer von Berlin nach Leipzig, Weimar, Eisenach und Dillenburg nach Bonn führt. Eine spannende, anspruchsvolle und emotionale Reise durch die demokratische Entwicklungsgeschichte unseres Landes.

Start am Deutschen Bundestag

Acht Motorradfahrer brechen am 3. Oktober dieses Jahres um 10 Uhr in Berlin am Deutschen Bundestag auf, um von dort aus die Nikolaikirche in Leipzig zu besuchen und an der Gedenkstätte Buchenwald einer Kranzniederlegung beizuwohnen. Bei zum Teil strömendem Regen und kühlen Temperaturen führt die Reise weiter nach Weimar zum „Deutschen National Theater“, dem Ort der ersten Deutschen Nationalversammlung vom 6. Februar 1919. Die Teilnehmer der Tour erhalten nicht nur viele Informationen aus der Zeitgeschichte, es prasseln auch emotionale Eindrücke auf sie ein, die mitnehmen, ergreifen und sich in den Reaktionen bei der Ankunft in Bonn widerspiegeln.



Ankunft an der Nikolaikirche Leipzig (Bild Wolfgang Schmitz)



Legendär: Schwerter zu Pflugscharen, Nikolaikirche in Leipzig (Bild Wolfgang Schmitz)



Kranzniederlegung in Buchenwald (Bild Wolfgang Schmitz)



Vor dem Deutschen Nationaltheater Weimar (Bild Wolfgang Schmitz)

Nach einer Zwischenübernachtung in Weimar reist die Gruppe am 4. Oktober weiter. Schon um 10 Uhr steht ein Empfang auf der Wartburg an. Auch hier gilt es, ein Jubiläum zu würdigen. Anlässlich des 300. Jahrestages des Thesenanschlags von Dr. Martin Luther fand dort im Oktober 1813 das erste Wartburgfest um im Revolutionsjahr 1848 das zweite Fest auf Einladung der Jenaer Urburschenschaft statt. Im Oktober 2019 hat allerdings nicht die Urburschenschaft eingeladen. Katja Wolf, die Oberbürgermeisterin der Stadt Eisenach, begrüßt die Motorradfahrer und schickt sie auf eine Führung durch diese historische Stätte der Kirchengeschichte. Sicher darf auf einer Fahrt über die Wurzeln der Demokratie nicht der Grenzübergang Wartha/Herleshausen fehlen. Wer erinnert sich nicht an den DDR-Agenten und ehemaligen Referenten von Willy Brandt, Günter Guillaume, der dort ausgetauscht wurde.



Günter Guillaume (rechts) und Willy Brandt

Quelle: Pelz - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=27729238>

Von Dillenburg aus, der Geburtsstadt von Wilhelm von Oranien, dem „Vater der Niederlande“, geht es weiter zum Ziel der Reise, dem „Alten Bundestag“ in Bonn. Tiefend nass, mit glücklichen, aber auch nachdenklichen Gesichtern kommen die Teilnehmer der Tour am vierten Oktober, kurz nach 18.00 Uhr, auf dem Platz der Vereinten Nationen – inmitten der neuen Deutschen Geschichte – an. Sie werden würdevoll geleitet von einer Motorradstaffel der Polizei und des ADAC, die mit ihren Signallichtern der Veranstaltung den herausragenden Rahmen geben, der ihr gebührt.



© Günter Heumann-Storp

Einfahrt der Teilnehmer in Bonn

Reinhard Limbach, Bürgermeister der Stadt Bonn und selbst Motorradfahrer, begrüßt die kleine Gruppe und erinnert noch einmal an die legendäre Freundschaftsfahrt von Abgeordneten, Mitarbeitern und Referenten des Deutschen Bundestages, die anlässlich des bevorstehenden Parlamentsumzugs am 14. Mai 1999 mit ihren Motorrädern von Bonn in die neue Bundeshauptstadt nach Berlin fahren. Die anschließende Führung durch den Plenarsaal des Bundestages rundet die Tour ab und schließt den Kreis der Geschichte von der Nikolaikirche zum alten Bundestag.

In den Statements der Teilnehmer und Organisatoren der Fahrt spiegelt sich ein ganz besonderes Bild:



© Günter Heumann-Storp

Reinhard Limbach, Bürgermeister der Stadt Bonn

Redaktion: „Herr Limbach, Sie haben die am 14. Mai 1999 erste Fahrt von Bonn nach Berlin, quasi den Umzug der Motorradfahrer, miterlebt. Woran erinnern Sie sich noch?“

Reinhard Limbach: „Ich habe als Motorradfahrer die erste Fahrt von Bonn nach Berlin mitgemacht. Das war groß, das war sehr gut veranstaltet, sehr gut organisiert. Es waren ein

paar mehr (Motorradfahrer, Anm. d. Red.) als heute, ich glaube das waren über 100, 120 Personen, die dabei waren. Eine traumhafte Fahrt und eine super Stimmung."



Andreas Kimmel, Obmann Motorrad SG Deutscher Bundestag

Redaktion: „Sie haben diese Fahrt über etwas mehr als 500 Kilometer organisiert und sind mitgefahren. Was haben Sie als Besonderheit aus der aktuellen Tour in Erinnerung?"

Andreas Kimmel: „Ein Highlight war die Nikolaikirche in Leipzig. Nicht der Pfarrer, sondern der Küster hat uns begrüßt und durch die Kirche geführt. Dieser Herr Müller ist ein Aktivist der allerersten Stunde, der maßgeblich mit die Montagsdemonstrationen vor 20 Jahren organisiert hat.

Und das andere war 100 Jahre Demokratie in Weimar. Wir waren gestern Abend im Deutschen Nationaltheater in Weimar im Haus der Demokratie. Das war auch sehr beeindruckend.

Natürlich ist es immer wieder schön hier nach Hause zu kommen, in den alten Plenarsaal, wo wir vor genau 20 Jahren gestartet sind. Bürgermeister Limbach hat diesen Verein, die Motorradgruppe im Deutschen Bundestag, mitgegründet."



Henning Fox „Wheels for Europe"

Redaktion: „Der Verein „Wheels for Europe hat sich an dieser Tour beteiligt. Was ist das für ein Verein?"

Henning Fox: „Wheels for Europe ist ein noch sehr junger Verein. Er ist, glaube ich, im Februar oder März diesen Jahres gegründet worden. Der Sinn ist es, innerhalb der europäischen Gemeinschaft Sternfahrten zu europäischen Stätten mehrfach im Jahr stattfinden zu lassen."



Rabbi Dr. Walter Rothschild

Redaktion: „Herr Dr. Rothschild, Sie haben diese Fahrt begleitet, was hat Sie bei dieser Fahrt besonders beeindruckt? "

Dr. Walter Rothschild: „So viele Eindrücke, aber ich erinnere mich an einen Kerl in Leipzig, in der Nikolaikirche, ein Küster. Ich habe leider seinen Namen nicht. Er hat uns begleitet. Er hat über die damalige Situation erzählt, den Kampf für die Freiheit, den Kampf für die Demokratie. Er trug in sich eine Wut über die Vergangenheit, über die Gegenwart. Und ich respektiere diese Wut im Menschen. Wenn sie einen guten Grund zur Wut haben, dann sollen sie sie behalten."



Wolfgang Schmitz, Schatzmeister BVDM, Referat Elefantentreffen und Deutschlandfahrt, Organisator und Tourguide

Redaktion: „Wolfgang, Du hast diese Fahrt begleitet und geführt, was hat Dich besonders beeindruckt?"

Wolfgang Schmitz: „Ich hatte eine Menge Gänsehautmomente. Das lag nicht nur daran, dass ich bei niedrigen Temperaturen und Regen in Berlin angekommen bin. In Leipzig hatten wir eine tolle Begegnung mit jemandem, der bei der Revolution vor 30 Jahren 17 Jahre alt war und im friedlichen Rahmen an den Kerzenwachen teilgenommen hat. Er wurde mehrfach verhaftet und hat uns erzählt, wie friedlich die Revolution von statten gegangen ist, wie eisern sie zusammengehalten und wie sie den Staat ausgetrickst haben, indem sie die kirchliche Hülle genutzt haben. Und er hat mittlerweile die Funktion eines Küsters in der Nikolaikirche. Er hat uns geführt und gezeigt, wo die Bilder der damals Verhafteten hingen, wo Blumen hingbracht wurden von der Bevölkerung. Die Montagsdemonstrationen sind immer weitergewachsen. Der „inner circle" hatte seine Zelle in der Kirche..."

G.H-St.

D-57392 Wochenendsperrung Schmallenberg NRW B236 Hochsauerland Höhenstrasse

M.Wilczynski

GEMEINSAM FÜR FREIE WEGE



[Größere Karte anzeigen](#)

Im Sommer 2019 wurde die verkehrsbehördliche Anordnung „Sperrung der B236 für Motorräder“ ausgesprochen.

Eine Besonderheit hierbei, die Bundesstraße wird nur in eine Richtung (von Schmallenberg-Oberkirchen in Fahrtrichtung Albrechtsplatz) gesperrt!

Nun hat der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. ein Mitglied gefunden, der durch diese Sperrung an seiner Weiterfahrt gehindert wurde.

Auf Rückfrage hat uns die Stadt Schmallenberg mitgeteilt, dass noch nicht klar ist ob nächstes Jahr die Sperrung weitergeführt wird.

Sollte auch für das kommende Jahr eine Sperrung geplant werden, wird geklagt!

Allgemeines

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

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

Impressum

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM)

Chefredaktion:

Michael Lenzen(lz)

Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar

Telefon: 0 22 66/998 59 63

Mobil: 01 75/412 12 98

E-Mail: redaktion@bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:

Die Autoren sind in den jeweiligen Artikeln dieser Ausgabe genannt.

BVDM-Geschäftsstelle

Claudius-Dornier-Straße 5b, 50829 Köln

Telefon: 0 22 1/420 738 88

Telefax: 0 32 22/242 38 05

E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:

Michael Lenzen

Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar

Telefon: 0 22 66/998 59 63

Mobil: 01 75/412 12 98

E-Mail: info@bvdm.de

<https://bvdm.de>

Alle Rechte vorbehalten.