

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



AUSGABE Juni '97

BALLHUPE

JHV '97

Der Kampf ...

Gespanne

Das Leiden ...

Rechtsecke

POSTVERKEHRSSTÜCK F 5727 F - GEBÜHR BEZAHLT - BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER E.V. - HANAUER VORSTADT 13 - 63450 HANAU

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion:

Babs Berschneider
Staudingstraße 6
82299 Türkenfeld
Tel./Fax: 08193/999660

ständige Mitarbeiter

Werner Gottstein (W.G.)
Christof Hillebrand (C.H.)
Carsten R. Hoenig
Harald Hormel (H.H.)
Ralf Köhl (R.K.)
Thomas Bauer (T.B.)
Christian Könitz (C.K.)

Anzeigen

Bobby Berschneider

Presse Service

Michael Lenzen
Bruchhausener Str.17
51702 Bergneustadt
Tel. 02261/41588
Fax: 02261/41971

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
Türkenfeld

Druck:

Merkur Druck Tölle GmbH
Am Gelskamp 20
32758 Detmold

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Harald Hormel
Spessarttring 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax: 06181/78156

Beiträge /

Adressänderungen :
über BVDM-Geschäftsstelle

Firmendienste:

Ralf Köhl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 08123/92006
Fax: 08123/990022

E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:

Hanauer Vorstadt 13
63450 Hanau
Tel./Fax: 06181/257849
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 -12.00 + 13.00 -16.30
Do. 8.00 -12.00 +13.00 -17.30

INHALT

THEMA

JHV '97

Gewählt

Der Kampf

Messe

AMA

Das Leiden...

Rechtsecke

Meinungs-
verschiedenheit

Sommersmog

Reise

Deutschlandfahrt

Service

Gespanne

Güllepumpe

Stellt sich vor

Nachruf

Wichtig

SEITE

Impressum	2
Vermerk der Redaktion	2
Inhaltsverzeichnis	2
Editorial	3
Kutterfahrt und Vorstandswahlen	4/5
Petra Grieb / Leserbrief	6
Endlich geprüfte Lei(D)tplankenprotektoren	7
Motorräder '97	8
Frühjahrstagung	9
Immer Ärger mit Harry oder ...	10
Die Beule am Moped	12/13
I/M gegen BVDM	14
Die Verfassungsbeschwerde...	15
Husum die graue Stadt am Meer	16
Bikercapsee / Deutschlandfahrt	17
Auszug aus dem BVDM - Service	18
Der „Technische Standard“ / Valkyrie	19
CX Owners Club International	20
Maison LAS CLAUZES	21
Nachruf / Neue Freunde / Verleihung des...	22
Termine / zu verkaufen / suche / Motorradtour	23

Vermerk der Redaktion

Liebe Leserinnen und Leser der Ballhupe

Leider war ich, wie ich gestehen muß auf der JHV nicht anwesend (ich hab zwei kleine Söhne und keinen Babysitter); doch meine bessere Hälfte Bobby hat mich würdig vertreten. „Mehr-Material“ für die Ballhupe habe ich zwar von den Mitgliedern nicht bekommen, aber das wundert mich auch nicht weiter, bei der jämmerlichen Anzahl von (knapp 100) Mitgliedern die anwesend waren.

Traurig, Traurig aber das gilt nur für die Personen die keinen Besonderen Grund hatten der JAHRES-HAUPT-VERSAMMLUNG fernzubleiben.

Wie ich gehört habe, hat der veranstaltende Verein MF Niederelbe eine wunderbare Sache daraus gemacht.

Ein großes Lob also für den Veranstalter!!!

Ich bin mal gespannt ob nächstes Jahr zum 50. Geburtstag des BVDM mehr Leute zugegen sein werden und mit genauso „weiß-blauer“ Begeisterung Zuhause ankommen wie die Bayern vom Norden...

Ein großes Anliegen an alle Mitglieder hätte ich da noch, -

Wenn sich Eure Adresse ändert
meldet das BITTE, BITTE bei der

Geschäftsstelle
und



nicht bei mir

!!!

Eure
„Redaktions-Nudel“ Babs B.

EDITORIAL

2 Schritte vor, mindestens 1 zurück ?!

Gott sei Dank - es gibt sie noch!

Ich meine die Erfolgserlebnisse, bei deren völligem Ausbleiben jeder irgendwann die Lust am Arbeiten verliert. Dies gilt natürlich gerade für die ehrenamtliche Arbeit und somit auch für den BVDM. Deshalb ist es schon etwas schönes, wenn man mit der Vorstellung der nunmehr amtlich geprüften Lei(d)tplan-kenprotektoren eine 15-jährige Arbeit fast zum Abschluß gebracht hat.

Es gehört aber auch dazu, daß man Rückschläge verkraften kann. Unzählige Gespräche, Unterschriftenaktionen, lange Beratungen und schließlich ein ausgefeilter juristischer Schriftsatz Geigen unserer Verfassungsbeschwerde gegen das „Sommersmog-Gesetz“ voraus. Nunmehr hat das Bundesverfassungsgericht eine Entscheidung über diese Verfassungsbeschwerde mit einem zweiseitigen Beschluß abgelehnt, da daß Gesetz genügend Ausnahmeregelungen vorsehe und im Einzelfall ja jedem Motorradfahrer der Weg durch die Gerichtsinstanzen freistehe.

Diese Ablehnung gibt natürlich andererseits unserer verstärkten Lobbyarbeit auf dem Feld der Umweltpolitik recht, da dort der Zukunft des Motorrads die stärksten Einschränkungen drohen. Mittlerweile haben wir dort Erfolg. Man kennt dort den BVDM und wir werden in Folge auch zu Arbeitskreisen und entsprechenden Anhörungen geladen. Hier gilt es das Motorrad als gerecht zu behandelndes Verkehrsmittel vielfach überhaupt einmal erst richtig bekannt zu machen und viele Vor- und Fehlurteile aus Unkenntnis zu korrigieren. Im nächsten Tätigkeitsbericht der Bundesregierung zur umweltgerechten Entwicklung der Mobilität wird deshalb zum ersten Mal unsere Forderung nach der Festlegung von Rahmenbedingungen für die Nachrüstung des Bestands bei der Definition des schadstoffarmen Motorrads aufgenommen werden. Gleichzeitig wurde der Zusatz mit der Forderung nach vorgeschriebenem Einbau eines G-Kat bei Neufahrzeugen gestrichen, was den technischen Gestaltungsmöglichkeiten für die Zukunft größere Freiheiten einräumt.

Die Bremse kommt in diesem Fall vom Industrieverband Motorrad (IVM), der die Teilnahme des BVDM an entsprechenden Arbeitskreisen in Frage stellt und für sich selbst reklamiert. Damit schwächt er die Position des Motorrads insgesamt, da er z.B. bis heute keine für uns erkennbaren Aktivitäten bei den umweltpolitischen Entscheidungsträgern gestartet und nach wie vor keine Position bei der für uns als Verbraucher enorm wichtigen Frage der Nachrüstung des Bestands gefunden hat.

Interessenvertretung für Motorradfahrer kann auch nur von Motorradfahrern geleistet werden.

In diesem Sinne wird sich auch der neu gewählte Vorstand für die Interessen aller Motorradfahrerinnen und -fahrer einsetzen. Dabei können wir auch auf neue Frauen und Männer bauen, die sich ehrenamtlich engagieren wollen. Freilich könnten wir alle noch mehr Unterstützung brauchen um noch mehr Schritte vorwärts gehen zu können und die Rückwärtsbewegung möglichst auszuschließen. Auch dies ist eine Aufgabe für die nächsten 2 Jahre. Bitte helft dabei mit.



A stylized, handwritten signature in black ink, reading "Gerald Horne".

1. Vorsitzender



Kutterfahrt und Vorstandswahlen Sonnige Jahreshauptversammlung an der Niederelbe

Petrus meinte es gut am letzten Aprilwochenende. Zumindest in Neuhaus (Oste) an der Niederelbe und mit den zur Jahreshauptversammlung angereisten Mitgliedern des BVDM.

So konnten die Motorradfreunde Niederelbe bei Sonnenschein ein prima Rahmenprogramm anbieten, welches auch gut angenommen wurde.

Ein größeres Zelt mit reichlich Essen und Getränken zu wirklich zivilen Preisen stand ebenso parat wie das abendliche Lagerfeuer. Camper konnten dort morgens hervorragend frühstücken und auch ansonsten hatten sich die Freunde um Peter Richters und Traude Marunde viel Mühe und Arbeit gemacht. Schon zur Bundesbeiratssitzung am Freitagabend konnten fast 30 Teilnehmer begrüßt werden, wobei innerhalb der Diskussion erneut die Frage der innerverbandlichen Information breiten Raum einnahm. Die Frage von zusätzlichen Informationsrundschriften an alle Mitglieder z.B. zweimal im Jahr wurde kontrovers diskutiert. Hier wird sich der Vorstand weitere Gedanken machen müssen und ist auf möglichst viele Meinungen aus der Mitgliedschaft angewiesen.

Der Samstag begann mit den Angeboten zu Kutterfahrten, Ausflügen ins Technische Museum Drochtersen und nach Cuxhaven sowie einer abschließenden Kömprobe in Neuhaus.

Am Nachmittag konnte die Jahreshauptversammlung mit der gebührenden Verspätung um 16.25 Uhr eröffnet werden. Egon Saul, 1. Vorsitzender der Motorradfreunde Niederelbe, konnte in seinem Grußwort 88 stimmberechtigte Mitglieder sowie zahlreiche Freunde und Gäste des BVDM in der Festhalle Magic begrüßen, die sich auf den teilweise weiten Weg an die Nordseeküste gemacht hatten. Er wünschte der Versammlung einen guten Verlauf und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß der BVDM seinen Weg zur Steigerung des politischen Einflusses der Motorradfahrer weitergehe. Peter Richters, Geschäftsführer der Motorradfreunde Niederelbe, gab einen kurzen Überblick über die Geschichte seines Clubs nach nunmehr 25-jährigem Bestehen. So waren die Motorradfreunde Niederelbe von Anfang an Mitglied im BVDM. Die Mitgliedszahl wuchs von anfänglich 33 auf aktuell 170. Heute ist ein

großer Schwerpunkt der eigenen Arbeit die alljährliche Durchführung von Grasbahnrennen auf der vereinseigenen Anlage.

Harald Hormel gab den Bericht für die Aktivitäten des Vorstands im vergangenen

Jahr. Nach dem Rücktritt von Wilfried Peter Gödecker als 2. Vorsitzender

hatte der Vorstand Gerd Tonnemacher als kommissarischen

stellv. Vorsitzenden berufen. Der Informationsfluß innerhalb des Verbands wurde durch 8

Rundschriften an die Referenten und Regionalbüros sowie entsprechende Schreiben an die BVDM-Clubs und Vereine verbessert. Das Ziel von monatlichen Rundschriften wurde noch nicht erreicht, dazu fehlen nach wie vor die Eingaben aus dem Verband.

Der Verband hat sich als Messefahrzeug und für die verstärkte Durchführung von Sicherheitstrainings einen älteren Lieferwagen zugelegt, der die Arbeit in diesen Bereichen erleichtern aber auch professioneller machen soll. Der Touren- und Treffkalender ist in einer wesentlich anspruchsvolleren Form aufgelegt worden.

Politisch waren die Schwerpunkte hauptsächlich auf dem Gebiet schadstoffarmes Motorrad angesiedelt. Allerdings läuft diese Arbeit sehr zäh und wird auch in den nächsten Jahren Thema bleiben. Sie bedingt zudem eine wesentliche Ausweitung der aufwendigen Europaarbeit. In einem Gespräch mit Verkehrsminister Wissmann konnte neben der Freigabe von geprüften Leitplankenprotektoren weitere Fortschritte erreicht und verschiedene Punkte besprochen werden.

Der Direkteinstieg in die Klasse 1 mit 25 Jahren soll bis zum Sommer gesetzlich verabschiedet werden. Das Inkrafttreten wird nach den entsprechenden Änderungen von Verordnungen zum 1.1.98 oder 1.2.1998 erfolgen.

Das Bundesverkehrsministerium lehnt nach wie vor die Normierung von Motorradfunktionskleidung und erst recht einen Tragezwang ab. Auf europäischer Ebene könnte übrigens der Auftrag zur Erstellung einer entsprechenden Norm bald zurückgezogen werden



Der Bundesverkehrsminister respektiert Streckensperrungen durch die Bundesländer nur aus Gründen zur Steigerung der Verkehrssicherheit bzw. der Reduzierung von Gefahren als letztes Mittel.

Das Bundesverkehrsministerium unterstützt die wissenschaftliche Prüfung der Auswirkungen von Betonleitwänden in Falle eines Sturzes für Motorradfahrer durch die BASt. Auf unsere Initiative kann die BASt nunmehr gestärkt auf die Ministerunterstützung die entsprechenden Untersuchungen starten.

Das Bundesverkehrsministerium unterstützt die Forderung des BVDM nach Einführung eines „Wochenpickerls“ auch für Motorradfahrer in Österreich.

Minister Wissmann wird die Legalisierung des Vorbeifahrens im Stau in Österreich mit Interesse beobachten. Im übrigen muß dieses Gesetz dort erst noch beschlossen werden, es existiert momentan nur als Gesetzesvorlage.



Die Pressearbeit stand im Mittelpunkt des Berichts von Michael Lenzen, Gerd Tonnemacher sieht sein Hauptbetätigungsfeld in der Betreuung und Aktivierung der Clubs und Vereine.

Matthias Nötel ging auf seine Arbeit als Sportwart ein und warb insbesondere für die Teilnahme am diesjährigen Touristikwettbewerb.

Claudia Steinke war hauptsächlich mit der Betreuung der Schnuppermitglieder und auf dem Gebiet der Durchführung von Messen aktiv und hat auch an der grundsätzlichen Konzeption hierzu gearbeitet. Roland Rottmann hatte sich für die JHV entschuldigt und auch erklärt, für eine erneute Wahl nicht mehr zur Verfügung zu stehen.

Monika Knops konnte den geprüften Kassenabschluß des letzten Jahres vorlegen. Sie bedauerte die teilweise schlechte Zahlungsmoral der Mitglieder, was jedes Jahr wieder zu Zwangsabmeldungen nach erfolglosen Mahnungen führe. Allerdings ist damit kein Zahlungsverzicht von Seiten des BVDM verbunden. Das letzte Jahr war für den BVDM finanziell durch nicht mehr zu umgehende Nachzahlungen an das Finanzamt belastet, was aber keine grundlegenden Auswirkungen auf die Kassenlage hat. Dementsprechend empfahl der Bericht der Kassenprüfer Holger Gringmuth und Michael Ebenhoch auch die Entlastung der Schatzmeisterin, wenngleich sie einige punktuelle Anmerkungen zu den Abrechnungsgebühren einzelner Mitglieder des Vorstand und der Referenten zu machen hatten.

Nach der Abgabe der Rechenschaftsberichte der Referenten wurde Peter Richters als Versammlungsleiter gewählt. Unter seiner Regie wurde zunächst der alte Vorstand entlastet und anschließend die Neuwahl durchgeführt.

Dabei kam es zu folgenden Ergebnissen: Harald Hormel wurde mit 86 Stimmen als Vorsitzender wiedergewählt. Als stellvertretende Vorsitzende konnten Gerd Tonnemacher 80 Stimmen und Michael Lenzen 77 Stimmen auf sich vereinigen. Petra Grieb und Bert Schuchert erhielten als neue Beisitzer im Vorstand 82 bzw. 64 Stimmen. Neu Schatzmeisterin ist Claudia Steinke mit 61 Stimmen und Matthias Nötel erhielt bei seiner erneuten Kandidatur als Sportwart 75 Stimmen.

Als Kassenprüfer kandidierten Tassilo Thate, Holger Gringmuth und Robert Schmidt. Tassilo und Robert wurden mit 52 bzw. 50 Stimmen gewählt.

Zahlreiche Freunde hatten den Weg nach Neuhaus gefunden, die im Rahmen der JHV für 25- und 35-jährige Mitgliedschaft geehrt wurden.

Der Antrag auf Neufestsetzung des Jahresbeitrags ab Beginn 1998 auf 60,- DM wurde nach Begründung durch den 1. Vorsitzenden bei 3 Gegenstimmen und 3 Enthaltungen ohne große Diskussion angenommen.

Anschließend wurde anhand des diesjährigen Slogans des Tag des Motorradfahrers intensiv über die Arbeit des BVDM diskutiert. Dabei ging es insbesondere darum, mit welchen Mitteln neue Zielgruppen erreicht werden können und daß hierbei bestehende Mitgliederstrukturen nicht benachteiligt werden sollen. Insgesamt hat der BVDM aber ein bei weitem ausreichendes Angebot für alle Gruppierungen von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern.

Harald berichtet abschließend noch, daß sich EU-Kommission und Europaparlament über die Multidirektive geeinigt haben. Danach fallen die engen deutschen Reifenbindungen weg, die neue Geräuschnorm beträgt 80 dB/A und die Schadstoffnormen sind in der bekannten Form EURO I getroffen worden, welche keine Qualifizierung des schadstoffarmen Motorrads zulassen. Das ganze soll Ende 1998 in Kraft treten und für dann neue Motorräder die EU-ABE ermöglichen. Dies kann auch für Motorräder am Markt erreicht werden, allerdings können für diese auch die alten ABEs weitergelten.

1998 findet die Jahreshauptversammlung anlässlich des 40-jährigen Bestehens des BVDM statt. Der Vorstand hofft dann eine möglichst große Anzahl von Mitgliedern und Freunden des BVDM vom 24.- bis 26 April auf der Flugzeugwerft Oberschleißheim (nördlich von München) begrüßen zu können und bitte schon heute darum, daß jede und jeder sich diesen Termin freihält.

H.H.





Liebe BVDM'ler,

*als frisch gewählte 1. Beisitzerin im Vorstand
möchte ich mich Euch vorstellen:*

Ich bin 30 Jahre alt und habe mir im November 1993 einen Lebensraum erfüllt und den „Einser“ gemacht. Meine Leidenschaft zum Motorradfahren ist so groß, daß ich seit dieser Zeit 100.000 Kilometer heruntergespult habe, davon 70.000 km mit meiner „Dicken“, eine Yamaha XJ900S und wir sind beide davon überzeugt, daß wir die 150.000 voll bekommen.

Zur Zeit bin ich als Sekretärin bei der Dresdner Bank AG in Frankfurt beschäftigt und leite dort seit 1995 die Sparte Motorrad in der Sportgemeinschaft Dresdner Bank AG. Durch das Mitwirken der Sparte in der neugegründeten Motorradinitiative Rhein-Main kam der Kontakt zu Harald Hormel zustande, der mir dieses Amt vorschlug. Ich muß schon sagen, ich habe erstmal geschluckt!!! Nach zwei schlaflosen Nächten sagte ich ihm zu, setzte mich unerschrocken auf meine Dicke und reiste 'gen Neuhaus.

Obwohl ich außer Harald niemanden kannte, kamen sofort Kontakte zustande. Eine super Atmosphäre, eine tolle Barkassenfahrt (das Flens' schmeckte hervorragend) bei strahlenden Sonnenschein und eine tolle Organisation der Motorradfreunde Neuhaus. Ich möchte mich auf diesem Wege bei allen bedanken, vor allem für die doch so kurzfristige Organisation eines Quartiers für mich.

Dank möchte ich auch denen aussprechen, die mir durch ihre Stimme das Vertrauen aussprachen und ich möchte dem gerecht werden. Da ich ein Neuling bin, muß ich erst mal bei Euch „reinschnuppern“, die räumliche Nähe zur Geschäftsstelle und zu Harald (auch ihm meinen Dank für seine Unterstützung) wird mir dies sicher erleichtern.

Ich möchte aber nicht nur Kontakt zu Vorstand und Referenten haben, sondern auch möglichst viele von Euch kennenlernen. Eure Anregungen, Wünsche und Kritik würde ich gerne hören und - soweit möglich - auch umsetzen. Deshalb bin ich ab 01.07.1997 jeden ersten und letzten Mittwoch im Monat von 18.00-20.00 Uhr in der Geschäftsstelle als „Vorstandshotline“ für Euch zu erreichen. Ich freue mich über jeden Anruf von Euch!!

Und was steht noch an?? Auf dem Motorradtag des ADAC am 01. Juni in Gründau werde ich auf unserem Infostand mit dabei sein. Ich werde der Dinge harren, die an unserer konstituierenden Vorstandssitzung am 24. Mai in Haralds Garten auf mich zukommen und hoffe, meine eigenen Ideen und Vorstellungen in die Tat umsetzen zu können. Und darüber mehr in der nächsten Ballhupe!!!

Bis dahin wünsche ich Euch allen eine schrottfreie Fahrt und viel viel Sonne!!!



✿ Eure Petra Grieb ✿

!!! Leserbrief !!!

BallHupe März 97

Herzlichen Glückwunsch liebe „Redaktionsnudel“ (und anhängiges BallHupen-Team), schon lange hat mir die BallHupe nicht mehr so viel Spaß gemacht, wie mit dieser Ausgabe. Sie ist innovativ, flippig und trotzdem nicht ohne BVDM-Charakter, die Gestaltung ist ansprechend und nutzt die farblichen Möglichkeiten (nur drei Farben) hinreichend aus, den terminlichen „Highlights“ wird genügend Raum gegeben und die Arrangements von Fotos und auflockernder Grafik ist gelungen. Nur weiter so!

Dein Ansinnen, die Zeitschrift inhaltlich zu erweitern und damit insgesamt zu vergrößern, kann ich unter Beibehaltung der jetzigen Form nur begrüßen.

Vielen Dank für Dein (Euer) Engagement bisher geleistete Arbeit und das Vergnügen der letzten BallHupe.

Holger Gringmuth

Vielen,vielen Dank, lieber Holger !!

Das geht nicht nur runter wie Öl, sondern gibt den richtigen Elan für die weiteren ... wie ich immer sage Marmelröten. - was eher liebevoll gemeint ist. Versprechen kann ich Dir nichts, aber es kann nur noch aufwärts gehen; auch wenn die Geschmäcker verschieden sind, ich werde mein bestes geben. Danke, Babs.



Endlich geprüfte Lei(d)tplanckenprotektoren

Zusammen mit Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann konnten wir in Bonn nach nunmehr 15-jährigem Kampf mit den Institutionen endlich geprüfte Lei(d)tplanckenprotektoren zum Schutz von Motorradfahrerinnen und -fahrern vorstellen. Nach einem neuen Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen ist durch die Entschärfung des Unfallrisikos Lei(d)tplancke eine Reduzierung der Todesfälle von Motorradfahrern um ein Viertel möglich. Die Zahl der Schwerverletzten könnte sich um weitere 5 Prozent vermindern.

Seit über 15 Jahren setzen wir uns als BVDM für die Entschärfung der für Zweiradfahrer gefährlichen Pfosten von Lei(d)tplancken ein. Selbst bei leichteren Unfällen führen die Träger der Lei(d)tplancken häufig zu schweren Verletzungen oder sogar Amputationen von Armen und Beinen sowie erheblichen Kopfverletzungen. Seit Mitte der achtziger Jahre sind entsprechende Ummantelungen aus z.B. Polystyrol auf dem Markt, die die Gefährlichkeit der Lei(d)tplancken für Motorradfahrer reduzieren. Es fehlten jedoch Angaben zu den amtlichen, technischen Materialanforderungen, zu den Anbringungspunkten an den Straßen und letztendlich eine Prüfung und Abnahme durch die Bundesanstalt für Straßenwesen.

So wurden Lei(d)tplanckenprotektoren seit über 10 Jahren in weit überwiegender Zahl durch Motorradfahrer, Clubs und örtliche

Initiativen montiert und auch finanziert. Alleine der BVDM investierte über die Jahre einen sechstelligen Betrag in Lei(d)tplanckenprotektoren.

Die 1989 erschienen Richtlinien des Bundesverkehrsministers für passive Schutzrichtungen an Straßen sprachen erstmals „amtlich“ von der Montage der Anpralldämpfer. Darin wurde auch festgelegt, daß vor der Aufstellung von Lei(d)tplancken zuerst die bauliche Umgestaltung einer Gefahrenstelle oder die Beseitigung eines Hindernisses zu prüfen ist. Leider wurde diese Prüfung bisher selten im Sinne der Motorradfahrer umgesetzt, da die beste Lei(d)tplancke die ist, die gar nicht aufgestellt wird.

DIE BESTE PLANKE IST DIE NICHT AUFGESTELLTE

1993 wurden die technischen Anforderungen an die Lei(d)tplanckenprotektoren festgelegt. Als dann 1994 immer noch keine „geprüften“ Protektoren auf dem Markt waren, wandte sich der BVDM mit der Bitte um persönliche Mithilfe an Minister Wissmann. Aber auch er mußte den Forderungen z.B. des TÜVs zur Abnahme der Prüfeinrichtung Rechnung zollen, so daß weitere 2 Jahre bis zur Präsentation der Protektoren ins Land gingen.

Nunmehr wird es nach dem entsprechenden Erlaß des Bundesverkehrsministeriums an die nachgeordneten Behörden darum gehen vor Ort Druck zu machen, damit die Protektoren jetzt aus Mitteln der öffentli-

chen Hand in einem überschaubaren Zeitrahmen montiert werden.

STADT, KREIS, LAND UND BUND MÜSSEN NUN DIE PROTEKTOREN ZAHLN

Die Finanzierungslast für im Rahmen des Erlasses zu montierende Protektoren liegt nun eindeutig bei den entsprechenden Straßenbaulasträgern. Dies wird angesichts der leeren Kassen allerdings einigen Druck von unserer Seite aus erfordern. An Punkten, welche unserer Meinung nach vielleicht sinnvoll durch Protektoren geschützt werden sollten aber im Erlaß nicht erfaßt sind, werden wir dann ausnahmsweise noch durch eigenen Spenden Protektoren aufstellen müssen, allerdings sollten wir die Gelder wirklich dafür reservieren und nun nicht mehr der öffentlichen Hand die Arbeit abnehmen. Sobald der Erlaß zur Anbringung der Protektoren vorliegt, kann er gerne bei der Geschäftsstelle abgefordert werden. Von Seiten des BVDM wird es dann außerdem ein Musteranschreiben geben, welches wir allen Motorradfahrern für Anträge auf Montage von Lei(d)tplanckenprotektoren an die Hand geben.

Insgesamt bleibt jetzt noch viel Arbeit zu tun um mehr Sicherheit für uns auf allen Gebieten des Straßenbaus zu erreichen. Hier sei nur an das immer größer werdende Problem der „Glatteis“-Flickstellen mit Bitumenvergüß auf unseren Straßen erinnert.

Motorräder '97



Hallo, Ich möchte mich Euch erst einmal vorstellen.

Mein Name ist Ralf Berlin und ich bin Moderator für Motorradsicherheitstrainings, also Mitglied des BVDM-Moderatorenteams.

Anfang des Jahres '97 fragte Henning Knudsen, unser Referent für das Motorradsicherheitstraining, bei mir an, ob ich auf der Messe Dortmund den BVDM-Stand betreuen würde und dort auch auftretende Fragen zum Sicherheitstraining beantworten könnte.

Gefragt, getan. Also war ich vom 06.03. bis 09.03. (für alle Tage konnte ich mich leider nicht freimachen) auf der Messe Dortmund, wovon ich Euch hier berichten möchte.

Die „Motorräder '97“ in Dortmund, erreichte neue Dimensionen. Durch den Neubau der Westfalenhalle 8 und einer verbesserten Aufteilung des Geländes, konnten in diesem Jahr 440 Aussteller alles zeigen, was den Motorradfahrer interessiert, oder von dem sie meinten das würde den Biker interessieren.

Maschinen aus aller Welt standen im Mittelpunkt der „Motorräder '97“, die neuesten Supersportler, Tourer, Roller und die boomende 125iger Klasse sowie Gespanne, Chopper und Trikes, alles war vertreten. Für jeden Geschmack gab es dazu passende Bekleidung und Zubehör.

Reiseveranstalter, Clubs, Gebrauchtmaschinen und -teile, sowie jede Menge spezieller Produkte und Dienstleistungen rund um das „motorisierte Zweirad“ waren die Themen der vielfältigen Messe. Vor allem die Fahrzeughersteller hatten ihre Stände nochmals vergrößert, damit das Gedränge um die aktuellen Modelle kleiner wird. Unter den neuen Ausstellern waren zahlreiche internationale Unternehmen. Vor allem kleinere Fahrzeughersteller aus aller Welt nutzten die Messe, um ihre oft technisch und optisch ausgefallenen Maschinen einem breitem Publikum vorzustellen. Aus-

gesuchte Einzelstücke waren in zwei Sonderschauen zu sehen: Chopper in Halle 8 und sogenannte Streetfighter, reinrassige Sportmaschinen auf Serienbasis, in Halle 6 des Westfalenhallengeländes.

Völlig neu gestaltet war der Innenraum der großen Halle 1. Eine Bühnenshow sorgte für Unterhaltung und Information, Trial-sportler weckten Nervenkitzel, Clubs boten Kontakte rund ums Motorrad. Jüngere Besucher konnten sich auf einer Kinder-Motorradbahn amüsieren. Für Klassiker-Freunde gab es eine große Oldtimer-Motorradschau. Ab 17.00 Uhr erzählte jeden Abend Thomas Junker von seiner 99-Tage-Reise mit dem Motorrad um die Welt und zeigte den Film seiner Abenteuer.

Außerhalb der Messehallen prägten überfüllte Motorradparkplätze und Festivalstimmung das Bild der „Motorräder '97“.

Bei frühlingshaften Temperaturen reisten viele Besucher mit dem eigenen Motorrad an, so daß zum Wochenende kurzfristig weitere Parkplätze für Zweiräder reserviert werden mußten, wobei man hier erwähnen sollte, daß die Messeleitung in Zusammenarbeit mit den Ordnungskräften dies sehr flexible handhabte. Das viele Messebesucher mit dem Motorrad kamen, mag auch der Hauptgrund sein, das die Gesamtbesucherzahl mit 131.000 knapp unter dem Vorjahresniveau blieb. Offensichtlich kamen viele der Motorradinteressierten alleine, während der Rest der Familie, die bei schlechtem Wetter mit zur Messe geschleppt worden wären, ins „Grüne“ fuhr.

Zur BVDM-Standbesetzung gehörten neben mir, Claudia Steinke unsere 1. Beisitzerin, Carsten Thierak unser Mountainbike-fahrender Geschäftsführer sowie meine Frau Dagmar, die mich auch bei vielen meiner Sicherheitstrainings in Oberhausen unterstützt.

Claudia und Carsten hatten den Aufbau des Standes organisiert und ausgeführt, wobei

ich Ihnen nicht helfen konnte, da ich mich für die Zeit leider nicht freimachen konnte.

Wir waren natürlich nicht jeder den ganzen Tag am Stand, sondern nutzten abwechselnd die Zeit um ausgiebig in den besucherschwachen Zeiten über die Messe zu gehen oder um alte Kontakte aufzufrischen und neue zu knüpfen. Wobei ich bei Carsten immer das Gefühl hatte, daß ihn der Gang über die Messe meist parallel zur Lederdessous-Show in Halle 1 führte.

Aufgabenteilung war bei Fragen zum BVDM angesagt, Claudia und Carsten beantworteten Fragen zu Touren und anderen Veranstaltungen des BVDM und seinen Regionalverbänden. Fragen zum Sicherheitstraining waren bei mir und meiner Frau in besten Händen. Das Interesse war zum Teil sehr groß, aber wir hatten auch ruhige Zeiten.

Hervorzuheben wäre noch, daß ein Verein als kooperatives Mitglied gewonnen werden konnte, nämlich der „VFR-OWNERS-CLUB“, dessen Mitglieder als Voraussetzung für die Mitgliedschaft eine Honda VFR 750 oder VFR 400 ihr eigenen nennen müssen. Wozu noch zu erwähnen wäre, das der Verfasser auch eine VFR 750 fährt und Mitglied in eben diesem Verein ist.

Da ich mich im Laufe eines jeden Tages auch schon mal nach draußen auf die Parkplätze getraut habe, ist mir aufgefallen, daß die Polizei beim Verlassen der Motorradparkplätze Kontrollen durchführte. In einer etwas ruhigeren Minute sprach ich einen der Polizisten an, weil sich in mir der Verdacht regte, das Ort und Gelegenheit genutzt wurden um Fahrzeugkontrollen durchzuführen.

Der angesprochene Polizist teilte mir sehr freundlich mit, daß es sich lediglich um eine Eigentumskontrolle handeln würde. Also Fahrzeugschein vorzeigen, kurz nachgeschaut ob's der passende zum Motorrad war und das war's auch schon.

Ich hab' mir das eine ganze Weile angeschaut und sah die Ausführungen des Polizisten bestätigt. Das ganze sollte nur den Motorradklau, der bei solchen Messen immer wieder vorkommt (die Auswahl ist ja schließlich reichhaltig), verhindern. Das der eine oder andere mit einer ausgeräumten Krawalltüte erwischt wurde, war nur ein (positiver) Nebeneffekt und kommt

uns Motorradfahrern als Gemeinschaft ja auch zugute.

**So, das war's zur Messe
„Motorräder '97“ in Dortmund.**

Ich würde mich freuen, wenn ich im nächsten Jahr den ein oder anderen von Euch am BVDM-Stand sehen würde. Bis dahin

wünsche ich Euch eine schrottfreie und sonnige Saison '97

Gruß Ralf

PS: Wer bis dahin nicht warten möchte, kann sich jederzeit zu einem Training bei mir in Oberhausen anmelden. Termine bei Henning Knudsen.

**Frühjahrstagung der Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte
zum 10jährigen Bestehen der AMA
vom 08.05. bis zum 11.05.1997 in Attendorn-Niederhelden**

O bwohl das Wetter den Teilnehmern nicht sehr gut gesonnen war, war die Frühjahrstagung anlässlich des 10jährigen Bestehens der AMA ein voller Erfolg



7⁵ Mitglieder, Angehörige und Freunde kamen auf 2 und 3 Rädern an den Biggensee. Hier wurde ihnen ein attraktives Programm geboten mit wunderschönen, gut ausgearbeiteten Ausfahrten in das reizvolle Sauerland. Zusätzlich bestand rechtzeitig zum Saisonbeginn die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Sicherheitstraining, das als

Schnupperkurs von den Sicherheitsinstruktoren Rolf Rau und Ilka Evers mit großem Engagement durchgeführt wurde.

Als Geburtstagsgeschenk erhielt jedes AMA-Mitglied das von der AMA entwickelte Ersthelfer-Set und ein eigens für die Veranstaltung entworfenes Sweatshirt mit buntem AMA-Logo.

Kulturelles Highlight war am Freitagabend das Comedy-Duo Andrioni und Leiste, das mit seinem Programm „Komikaze“ das Publikum begeisterte.



Fazit:

Eine rundherum gelungene
Veranstaltung!

Auf Wiedersehen in Bad Zwischenahn
im Oktober 1997!

Maria Hellwig
1. Vorstand



„Immer Ärger mit Harry oder mit der Guzzi !?“

Rache einer Ehefrau, die aus Platzmangel nicht einkaufen durfte.

Es begab sich zu einer Zeit, wo normalsterbliche Menschen mit dem Auto fuhren, da machte sich einer von diesen leidenschaftlichen Motorradfahrern, mit seiner sogenannten „Warmduscherin“ (ich), auf seinem geliebten Motorrad „Moto Guzzi Quota“ begleitet von Michael auf seiner BMW, auf den Weg in den kalten Norden zur Jahreshauptversammlung des „BVDm“ mit anschließend geplanter Tour nach Bremen, Hamburg, Berlin und Leipzig.

Dies ist natürlich nicht unbedingt etwas außergewöhnliches das man darüber einen Bericht abgeben müßte, aber die Fahrt verlief für den „Vorsitzenden des BVDm“ doch etwas anders als geplant.

Obwohl es doch recht frisch war, verlief die Fahrt zunächst ganz gut und vor allen Dingen

und hatten Glück im Unglück, da bei dieser Tankstelle auch gleich ein Abschleppdienst und eine Autovermietung waren und die nächste Guzzi-Werkstatt nur 20-30 Kilometer entfernt. Unsere Guzzi wurde dann unter der Leidensmiene von Harald aufgeladen und wir nahmen uns einen Leihwagen und folgten schwermütig unserem Motorrad in die Werkstatt, denn ohne das wir wußten, was mit unserer Quota war, konnten wir nicht weiterfahren. Im übrigen bekamen wir auch noch den gleichen Wagen, in der selben Farbe, wie wir ihn Zuhause stehen haben.

Michael fuhr zwischenzeitlich schon einmal weiter nach Neuhaus.

In der Werkstatt von Michael Berkhan in Quelkheim wurde das Motorrad gleich auseinander genommen und ein Kolbenfreser festgestellt. Die Ersatzteile konnten wir trotz des späten Freitagmittags auch gleich bestellen und wurden auch den Montag darauf vom Guzzi-Importeur geliefert. Am Mittwoch konnten wir dann unsere Fahrt nach Berlin mit dem Motorrad fortsetzen.

Das Schlimmste an der ganzen Geschichte war nicht das sowas passiert ist, oder gar der Spott der „lieben“ Freunde, sondern die Tatsache, daß Harald das Motorrad in der Werkstatt reparieren lassen mußte und nicht selber schrauben konnte.

Und die Moral von der Geschichte:

Wären wir gleich mit dem Auto gefahren, hätte ich Hamburg und Berlin schön Shopping machen können und Harry hätte sich den Spott und Hohn der lieben Freunde erspart.
Aber da sieht man es ja wieder, Männer hören einfach nicht auf Ihre Frauen.

TROCKEN.

Wir machten einige Pausen, babbelten (wir sind Hessen) und fuhren dann wieder weiter.

Doch kurz vor Bremen passierte es. Mein Po schmerzte und ich wünschte mich sonst wohin, nur nicht auf den Rücksitz eines Motorrades, da leuchteten plötzlich alle Lampen an unserer Guzzi auf und wir konnten nur noch auf dem Seitenstreifen ausrollen.

Was war nun geschehen. Naja, Sprit war kaum noch im Tank, aber daran allein lag es nicht, da die Maschine am linken Krümmer qualmte. Also fingen Michael und Harald erst einmal an, in einer Cola Dose, Benzin von einem Motorrad ins andere zu füllen. Ich saß zwischenzeitlich auf der Leitplanke und wärmte mich.

Wir fuhren dann wieder mit eigener Kraft, aber mit Ölfahne, langsam von der Autobahn runter zur nächsten Tankstelle



Ilona
Hermel

Rock
events

DAS SWF3



DAYTONA EUROPE FESTIVAL 97



SCORPIONS DEEP PURPLE
JAMES BROWN

PLUS MANY MORE

**DAS MEKKA DER
MOTORRADFAHRER**

CAMPING
NIGHT-DISCO
WETTBEWERBE
AUSSTELLUNGEN
MOTORRAD EVENTS

A Summer Weekend of Music, Fun and Action

4./5./6. JULI '97 AIRFIELD LAHR GERMANY

TICKET HOTLINE 0421-598019-5 • TICKET HOTLINE 06232-698312

www.daytona-europe.com

© 1997 SWF3. ALLE RECHTEN VORBEHALTEN. SWF3 UND DAS SWF3-LOGO SIND EINGETRAGENE MARKEN. SWF3 UND DAS SWF3-LOGO SIND EINGETRAGENE MARKEN. SWF3 UND DAS SWF3-LOGO SIND EINGETRAGENE MARKEN.



In der letzten Ballhupe hat Christian Könitzer beschrieben, wie wir uns nach einem Verkehrsunfall am Unfallort möglichst verhalten sollten. Ich möchte daran anknüpfen und darstellen, was im Anschluß daran zu tun ist:

Wie kommt der Geschädigte zu seinem Schadensersatz?

Diese Frage mit einer knappen Bedienungsanleitung zu beantworten, ist angesichts der ausufernden Gesetzgebung und Rechtsprechung nicht möglich. Allein die Literatur zu dieser Problematik füllt in unserer Kanzlei fast zwei Meter Regalbreiter. Deswegen möchte ich mich auf den sog. einfachen Normalfall beschränken und die Probleme lediglich anreißen.

I. Ausgangsfall

Wilhelm Brause steht mit seiner 1100er RS schon seit geraumer Zeit vor der roten Ampel und wartet fingernägelteilend auf das Grünzeichen. Von hinten kommt Mütterchen Mü - 86 Jahre, 8,5 Dioptrien auf beiden Augen, - in einem 500er Automatik Fiat, den sie sich von ihrer Freundin, Fräulein F., geliehen hat. Mü hat es eilig, da Sie ihre Brille Zuhause vergessen hat.

Die RS und der Fiat sind in der nächsten Sekunde jeweils einen halben Meter kürzer; Wilhelm kommt für 6 Wochen mit Knochenbrüchen und Gehirnerschütterung ins Krankenhaus. Er wird nach der Entlassung aus der Klinik für weitere 4 Wochen krank geschrieben. Mü kommt mit einem Schrecken davon.

Welche Ansprüche hat Wilhelm gegen wen?

II. Wer zahlt den Schaden?

Nach den allgemeinen Regeln ist nur derjenige ersatzpflichtig, der einen Schaden schuldhaft verursacht hat. Dies wäre in dem Ausgangsfall eindeutig Mü. Im Straßenverkehrsrecht und dem damit zusammenhängenden Versicherungsrecht haben aber auch der Halter und der Versicherer des Fahrzeuges (hier: des Fiat) für den Schaden gerade zu stehen. Juristisch formuliert heißt das: Fahrer, Halter und Haftpflichtversicherer haften als Gesamtschuldner.

Dies bedeutet für Wilhelm:

Es hat die freie Auswahl zwischen Mü, F und dem Haftpflichtversicherer.

Es stellt sich regelmäßig die Frage:

Wen soll der Geschädigte denn nun in Anspruch nehmen? Die Entscheidung ist

recht einfach. Mü und F haben nur eine kleine Rente, können also schon die Reparatur der RS nicht bezahlen. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, den Schadensersatz vom Versicherungsunternehmen zu verlangen. Dies reicht jedenfalls aus, wenn die Regulierung des Schadens ohne Inanspruchnahme gerichtlicher Hilfe erfolgt.

Kommt es aber zu einem Prozeß, so ist es ratsam, auch gleich die Fahrerin Mü zu verklagen. Denn damit ist ausgeschlossen, daß

Hier stellt sich die Frage, wie der unmittelbare Schaden zu ermitteln ist. Es gibt grundsätzlich zwei Wege, die zum Ziel führen. Bei Schäden bis zu etwa DM 1.000,00 reicht zum Nachweis des entstandenen Schadens ein Kostenvoranschlag der Reparaturwerkstatt. Liegt die Höhe des Schadens darüber, sollte man ein Sachverständigengutachten anfertigen lassen. Wie Christian Könitzer schon in der letzten Ausgabe der Ballhupe geschrieben hat, kann

man sich Gutachter und Werkstatt frei aussuchen, man ist nicht an den Vorschlag des Versicherers gebunden. Zu ersetzen sind die Kosten, die zur Wiederherstellung des Mopeds aufgewendet werden müssen. Übersteigen die Reparaturkosten den Wert des Krades um mehr als 30%, ist dessen Wert vor dem Unfall zu ersetzen. Wenn allerdings das Motorrad noch einen Restwert hat, wird dieser abgezogen.

Übrigens: Der Anspruch auf Schadensersatz besteht auch dann, wenn das Zweirad nicht repariert wird! Wenn also beispielsweise nur der Gepäckträger beschädigt wurde, erhält der Geschädigte den Wert des Anbauteils ersetzt, auch wenn er sich keinen neuen Träger kauft.

Ähnliches gilt auch für die Reparatur in Eigenregie: Wenn das Gutachten einen Schaden in Höhe von DM 5.000,00 feststellt, die Eigenreparatur aber lediglich DM 3.000,00 kostet, kann dennoch Schadensersatz in Höhe von DM 5.000,00 verlangt werden.

b. Folgeschäden
Unter diese Überschrift fallen alle Kosten, die in der Folge entstehen, aber noch im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Unfall stehen.

Dazu gehört zunächst einmal die Wertminderung. Ein Unfallmoped läßt sich eben nur zu einem geringeren Preis verkaufen als ein unfallfreies. Die Höhe der Wertminderung ermittelt regelmäßig der Gutachter nach einem komplizierten Berechnungsverfahren.

Auch die Gutachterkosten oder die Kosten für einen Kostenvoranschlag sind vom Gegner zu erstatten. Wenn das Moped nicht mehr fahrbereit war, mußte es nun einmal abgeschleppt werden. Die Abschleppkosten trägt der Unfallgegner bzw. der Versicherer.

DIE BEULE AM MOPED

- Schadensersatz aus Verkehrsunfall -

Mü als Zeugin der Gegenseite auftreten kann.

Zusammengefaßt:

Sowohl der Fahrer als auch der gegnerische Versicherer sollten grundsätzlich immer gemeinsam in Anspruch genommen werden.

(Etwas komplizierter wird es, wenn Wilhelm eine Vollkaskoversicherung für die RS hat. Dann muß er sich wegen seines Schadens am Moped an die Kasko wenden und den Rest (inkl. Schadensfreiheitsrabatt) bei den oben genannten geltend machen.)

III. Was bekommt der Geschädigte ersetzt?

Hier gibt das Gesetz eine klare Auskunft:

Der Geschädigte ist so zu stellen, als wenn der Unfall nicht geschehen wäre. Wenn die Wiederherstellung nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zu vertreten ist, muß der Wert des Motorrades ersetzt werden, den dieses vor dem Unfall hatte. Das ist

- kurz Umrissen - der Anspruch auf Schadensersatz.

Darüberhinaus hat derjenige, der bei dem Unfall verletzt wurde, einen Anspruch auf Schmerzensgeld, Verdienstausschlag und ggf. weitere Ansprüche.

1. Sachschaden

Auch unter diesem Punkt muß noch einmal unterschieden werden zwischen unmittelbarem Schaden und dem Folgeschaden. Unmittelbare Schäden betreffen das Motorrad selbst, also die Kosten, die aufgewandt werden müssen, um das Fahrzeug wieder instand zu setzen. Folgeschäden sind beispielsweise Anwaltskosten, Nutzungsausfall, Wertminderung und Auslagenpauschale.

a. Unmittelbarer Schaden

Nimmt sich in unserem Beispiel Wilhelm Brause - wenn er nicht im Krankenhaus ans Bett gefesselt wurde - ein Mietfahrzeug, hat der Gegner die Miete zu erstatten. Hier ist allerdings wegen der Schadensminderungspflicht Vorsicht geboten. Wenn Wilhelm auf einer 125er gesessen hätte und sich nun einer 1.200er mietet, bekommt er maximal die Kosten erstattet, die ihm durch die Miete einer 125er oder kleineren (!) Maschine entstanden wären. Ganz schwierig ist die Frage zu beantworten, ob Wilhelm auch die Miete für einen PKW erstattet bekommt: Regelmäßig wohl nicht.

In letzterem Fall wäre es besser, wenn Wilhelm statt der Kosten für ein Mietfahrzeug den sog. Nutzungsausfall verlangt. Auch für Zweiräder erhält der Geschädigte ein Nutzungsentgelt, und zwar von DM 20,00 (z.B. für eine Yamaha DT 50) bis DM 130,00 (z.B. für eine BMW K 1100 RS) pro Tag. Die Dauer des Nutzungsausfalls ist meist dem Gutachten zu entnehmen. Voraussetzung für die Zahlung dieser Schadensposition ist jedoch, daß der Geschädigte sowohl Nutzungsmöglichkeit als auch Nutzungswille hatte. In dem Ausgangsfall hätte Wilhelm hier keine Chance gehabt, da wegen des Klinikaufenthaltes keine Nutzungsmöglichkeit bestand.

Weitere ausgleichspflichtige Schadenspositionen sind beispielsweise:

Pauschaler Auslagenersatz in Höhe von DM 30,00 bis 50,00, Kosten für An- und Abmeldung, neue Kennzeichen, Stempel- und Prüfplaketten, Standgeld, Zeitungsinserate etc.

Nicht ganz uneigennützig möchte ich abschließend hervorheben, daß auch die Kosten für die Inanspruchnahme eines Rechtsanwalts zur Durchsetzung aller Ansprüche von dem Schädiger bzw. dessen Versicherer zu zahlen sind.

Besonderheiten von erheblichen Umfang ergeben sich (auch) bei Motorrädern, die der Geschädigte geleast hat. Die damit verbundenen Einzelheiten lasse ich aus Platzgründen beiseite.

2. Personenschaden

Auch hier muß man differenzieren: Zwischen unmittelbaren Schäden, Folgeschäden und Schmerzensgeld.

a. Heilungskosten / vermehrte Bedürfnisse

Die Kosten für Arzt und Krankenhaus übernimmt regelmäßig eine Versicherung des Geschädigten. Die Krankenversicherer können den Schädiger allerdings in Regreß nehmen. Zahlt die Versicherung oder Kasse

nicht oder nicht vollständig, hat der Gegner die Kosten zu tragen.

b. Folgeschäden

In diesem Zusammenhang hat der Schädiger all das zu ersetzen, was der Geschädigte (oder seine Angehörigen) aufwenden mußten, um die Heilung zu fördern bzw. Nachbehandlung zu erleichtern. Dazu gehören beispielsweise notwendige Pflegekosten, soweit sie nicht von der eigenen Versicherung getragen werden, Eltern- und Angehörigenbesuche, Aufwendungen für Spielzeuge für das verletzte Kind (**Nein, das war jetzt keine Anspielung auf die Person von Harald!**), Kosten für eine Kur. Auch zu erstatten sind die sog. vermehrten Bedürfnisse: Prothesen, Kleidung; sogar ein PKW, wenn der Verletzte unbedingt darauf angewiesen ist; Verteuerung von Versicherungen etc.

In diese Kategorie gehört auch der Erwerbsschaden oder Verdienstausschlag, den der nichtselbständige Beschäftigte genauso wie der Selbständige, aber auch der haushaltsführende Ehegatte geltend machen kann. Die Berechnung des Verdienstausschlages ist allerdings sehr kompliziert und bietet häufig Stoff für gerichtliche Auseinandersetzungen über Jahre hinweg.

Kurz zum Ausgangsfall:

Wilhelm kann, wenn er nichtselbständig beschäftigt ist, lediglich den Verdienstausschlag ab der siebten Woche geltend machen, da er grundsätzlich sechs Wochen lang einen Lohnfortzahlungsanspruch gegen seinen Arbeitgeber hat. Der Arbeitgeber wiederum kann Mü in Regreß nehmen.

Die Ansprüche auf Ersatz der Folgeschäden Gipfeln in den Unterhaltsansprüchen eines Kindes, dessen Vater bei einem Unfall getötet wurde. Aber dieses Thema sollten wir besser verdrängen.

c. Schmerzensgeld

Der Verletzte hat neben dem Anspruch auf Ersatz des materiellen Schadens auch einen Schmerzensgeldanspruch. Da die Höhe dieses immateriellen Schadens nur schwer zu ermitteln ist, gibt es zahlreiche Urteile, in denen die Höhe geschätzt wurde. Bekanntermaßen herrschen bei uns keine US-amerikanischen Verhältnisse; demnach fallen die deutschen Schmerzensgeldzahlungen verhältnismäßig gering aus. Darüberhinaus ist die Höhe für ein und dieselbe Verletzung von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich hoch. Ein „einfaches“ Schleudertrauma der Halswirbelsäule bringt

in Berlin DM 1.000,00, in Hamburg DM 2.000,00.

Der ADAC vertreibt eine Zusammenstellung verschiedener Urteile, in denen ein Schmerzensgeld zuerkannt wurde: Die Schmerzensgeldbeträge von Hacks. Die Spanne reicht von DM 100,00 für ein Lendenwirbelschleudertrauma mit dreitägiger Arbeitsunfähigkeit bis hin zu DM 450.000,00 für den Bruch mehrerer Halswirbel mit Querschnittslähmung ab dem 3. Halswirbel nach unten.

Weitere Aspekte sind zu berücksichtigen: Schmerzensgeld als Einmalbetrag oder als Rente? Was ist mit der Höhe, wenn sich nachträglich Verschlechterungen des Gesundheitszustandes einstellen? Wie sieht's aus, wenn der Verletzte keine Schmerzen mehr verspüren kann oder er an den Verletzungen stirbt ...

(Ich hoffe, ich habe die Leser nicht allzu sehr beunruhigt.)

III. Was sollte der Geschädigte also nach einem Unfall tun?

Wenn Juristen nicht wissen, was sie antworten sollen, sagen sie immer: Es kommt darauf an. Hier kommt es darauf an, wie hoch der Schaden ist, ob Personenschäden gegeben sind, ob die Polizei oder die Staatsanwaltschaft mitspielen.

Aus unserer Erfahrung ist es ratsam, Schäden bis zu DM 1.000,00 unmittelbar auf Kostenvoranschlags- oder Reparaturbasis mit dem Versicherer des Gegner direkt zu verhandeln. Das geht am schnellsten und erspart eine Menge Lauferei.

Liegen die Schäden deutlich darüber, wird - auch bei eindeutigem Verschulden der Gegenseite - die Regulierung meist schwieriger. Denn die Versicherer kämpfen um jede - halbe (!) - Mark. Ohne zuviel Eigenwerbung zu machen, möchte ich doch dazu anregen, auch im Bereich der reinen Sachschäden über DM 2.000,00 einen Anwalt zu Rate zu ziehen. Die Kosten des Anwalts übernimmt auch der Gegner, das Kostenrisiko ist also ein geringes.

Handelt es sich allerdings um einen hohen Sachschaden, gar im Zusammenhang mit einem Personenschaden, empfehle ich dringend, einen Juristen hinzuzuziehen. Gleiches gilt auch für den Fall, in dem das Verschulden nicht so eindeutig ist wie in dem obigen Beispielfall, oder die Polizei eine gebührenpflichtige Verwarnung oder ein Bußgeld verhängt oder gar die Staatsanwaltschaft wegen fahrlässiger Körperverletzung ermittelt.

Hat der Geschädigte selbst mit dazu beigetragen, daß der Schaden entstanden ist,



MEINUNGSVERSCHIEDENHEIT

bekommt er den gesamten Schaden auch nur anteilig ersetzt. Beispiel: Wilhelm Brause fährt innerorts mit 80 km/h auf einer vorfahrtsberechtigten Straße; Mütterchen Mü kommt aus einer Seitenstraße. Je nach Einzelfall hat Wilhelm 30 bis 50 % der Kosten selbst zu tragen. Aber dennoch sollte er bei größeren Schäden einen Anwalt beauftragen, die Verhandlungen aufzunehmen. Auch wenn Wilhelm dann 30 bis 50 % des Anwaltshonorars zu tragen hat (es sei denn, er hat eine Rechtsschutzversicherung).

Ich hoffe, daß ich Euch nun genug verwirrt habe. Aber selbst ein kleiner Verkehrsunfall birgt eine Menge rechtlicher und tatsächlicher Probleme. Das ärgerlichste dabei aber ist: Zweiradfahrer haben niemals Vorfahrt,



trotz StVG, StVO und wie die Gesetze sonst noch heißen.

Gerade deswegen wünsche ich Euch noch eine unfallfreie Saison. Fahrt vorsichtig, liebe Freunde.

**Noch Fragen dazu?
Anruf oder Kurzmitteilung
an den Verfasser genügt.**

**Carsten R. Hoenig,
Pestalozzistraße 66,
10627 Berlin;
Tel.: 030 - 327 02 880,
Fax: 030 - 327 02 881**

Meinung gegen Meinung - IVM gegen BVDM

In Bezug auf den Artikel im Motorradheft 12. April 97 würde mich Eure Meinung interessieren! D. h. um Zuschriften wird gebeten.

Die Markenbindung von Reifen soll in der EU aufgehoben werden, Dafür ist Christof Hillebrand, Europareferent des BVDM, dagegen Dr. Hubert Koch vom Industrie Verband Motorrad.

Christof Hillebrand, BVDM:

Der Bundesverband der Motorradfahrer begrüßt die Abschaffung der Fabrikatsbindung. Dieser Zwang nützte nur der Industrie, die wegen fehlenden Konkurrenzdrucks die Pneu-Preise frei gestalten und sich sogar Lieferschwierigkeiten leisten kann. Das Argument, man brauche in der BRD eine Sonderregelung, weil kein Tempolimit existiert, lehnen wir ab. Schließlich gibt es die Markenbindung auch für langsame Motorräder. Falls hier trotz EU-Gesetz Reifen vorgeschrieben werden, erwägen wir eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof.

Dr. Hubert Koch, IVM:

Die Aufhebung der Reifenbindung geht auf Kosten der Sicherheit. Der Reifen ist integraler Bestandteil der Konstruktion. Wie gefährlich gerade bei hohen Geschwindigkeiten schlechte Pnues sind, weiß jeder Fahrer. Wer trotzdem eine Abschaffung fordert, leistet einen Bärendienst für Biker. Unsere Mitglieder werden wie bisher mit hohem Aufwand gemeinsame Tests mit der Reifenindustrie durchführen - schon aus Produkthaftungsgründen. Ansonsten wird man über Haftungsausschlüsse nachdenken müssen.

Babs Berschneider, Redaktion Ballhupe:

So, jetzt meine Meinung zu diesem Thema!
Dies wäre wirklich ein Bärendienst - aber im Positiven Sinne lieber Herr DR. Koch!
Was bringt mir ein Reifen der in Bezug auf Schnell sein - gut ist, aber bei Regen mir unter dem BoBo's wegrutscht wie Öl auf der

Bremsscheibe - oder Schmierseife auf dem Marmorboden !!! Ich Frage als erstes meinen Händler welchen Reifen er mir für mein Moped empfiehlt und hör mich um was andere so meinen. Auf meiner GPZ 900 R war damals Serienmäßig ein Dunlop eingetragen, der Erstbesitzer wechselte zu Pirelli was für mich als Langstrecken und Tourenfahrer der noch größere Schmarrn war! Als ich das Moped kaufte und die Reifen wechselte war die Frage dann groß! Metzeler war und ist ein guter Regenreifen, aber in Bezug auf Geschwindigkeitsfahrten war er mir nicht so geheuer (damals gab es denn ME 33 vorne und den ME 99 hinten), die vorabgenannten Dunlop waren für schlecht-wetter wirklich zu vergessen so entschloß ich mich für Michelin was sich herausstellte auch einwandfrei das beste war.

UND DAS IST MEINE MEINUNG ! Egal was vorgegeben ist - Ich muß das Moped fahren und damit zu Recht kommen - und mein eigenes Gewissen muß mir Sagen kann ich so auf die Straße oder gefährde ich damit andere oder mich selbst. Es gibt viele Schwachsinnige auf der Straße, aber Unfälle passieren mit der vorgeschriebenen Bereifung und/oder der Persönlichabgestimmten Bereifung, was deswegen nicht die schlechtere sein muß!!!

Das Ärgerliche daran ist nur das man laufend für Reifenänderungseinträge Zahlen muß. Es kommt einem Manchmal so vor, als würde vom Motorradhersteller halt einfach der Reifen eingetragen, der gerade auf Lager ist. Wie soll ich es mir sonst erklären, daß drei Monate später, immer noch das gleiche Motorrad den Reifen eines anderen Reifenherstellers eingetragen und Montiert hat. Und ich armer Mopedfahrer, der sich jede Müde Mark zusammenkratzt muß wieder für nen Eintrag blechen wobei der Reifen meine ganzen Ersparnisse eh schon frisst! Oder soll das jetzt vielleicht ein aussondern werden? Mopedfahren ist kein Jupisport sondern Lebenseinstellung und ÜBERZEUGUNG AUS DEM TIEFSTEN HERZEN, und dazu gehören auch Leute mit weniger Geld. Und um's Geld geht es hier doch wohl, oder ???

Babs Berschneider ganz im Ernst!



Das Bundesverfassungsgericht will die Sommersmogverordnung nicht prüfen!

Die durch den BVDM unterstützte Verfassungsbeschwerde von Michael Lenzen gegen das Bundesmissionsschutzgesetz (BlmSchG) wurde vom Bundesverfassungsgericht (BVerfG) nicht zur Entscheidung angenommen.

Zunächst einmal auszugsweise der Wortlaut:

**Die Verfassungsbeschwerde
wird nicht
zur Entscheidung angenommen.**

Gründe

Die Verfassungsbeschwerde ist nicht zur Entscheidung anzunehmen, weil sie unzulässig ist. Eine Befreiung vom Verkehrsverbot des § 40 u Abs. 1 BlmSchG kann für Motorräder nicht nur durch die Ausnahme nach § 40 e Abs. 2 BlmSchG für zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß erreicht werden, sondern auch durch die Ausnahme nach § 40 e BlmSchG, soweit die Benutzung von Kraftfahrzeugen im öffentlichen oder überwiegend privaten Interesse erforderlich ist. 5-f. Daß dieser Weg im Fall des Beschwerdeführers nicht aussichtslos ist, zeigt der Gemeinsame Erlaß des Wirtschafts-, Umwelt- und Innenministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen vom 5. Juli 1996 (...), der die Benutzung von Kraftfahrzeugen als im Regelfall im öffentlichen Interesse erforderlich bezeichnet bei Fahrten von Vertretern der Presse, soweit sie zur Nachrichtenbeschaffung oder -Übermittlung erforderlich sind (...). Damit steht der Zulässigkeit der Verfassungsbeschwerde der Grundsatz der Subsidiarität entgegen.

Die Entscheidung ist unanfechtbar .

Dies ist im Wesentlichen die Antwort auf ca. 20 Seiten (!) Argumentation dahingehend, daß Motorradfahrer durch die Sommersmogverordnung gegenüber den Autofahrern benachteiligt werden. Das Gericht hat es sich recht einfach gemacht: Jeder einzelne Motorradfahrer dem die Ausnahmegenehmigung - aus welchen Gründen auch immer - verweigert wird, wird auf den „normalen“ Rechtsweg verwiesen. In der Konsequenz bedeutet dies z.B. für Michael Lenzen: Er muß nun einen Antrag bei der zuständigen Behörde stellen. Wenn die Behörde ihm die Ausnahmegenehmigung endgültig nicht erteilen will, bleibt ihm nur der Weg zum

Verwaltungsgericht. Mit dem Eilverfahren kommt er nur bedingt voran, er muß Klage erheben.

OK, man könnte sagen: Dann hilft ihm das Verwaltungsgericht weiter. Daran ist gewiß nicht zu zweifeln. Es stellt sich nur die Frage: Wann? Hier in Berlin vergehen bis zu vier (!) Jahre zwischen Erhebung der Klage und Erlaß des Urteils. Und dies gilt auch nur für die erste Instanz. Danach gibt es noch zwei weitere. Alles in allem dauert ein Verfahren auf dem Verwaltungsrechtsweg bis zur letzten Instanz in Berlin regelmäßig bis zu 10 Jahre. Ich gehe mal davon aus daß Michael auch dann noch Moped fahren wird. Aber was macht er bis dahin, wenn er kein Auto (mit Kat) fahren will?

Dem Verfassungsgericht kann man gewiß grundsätzlich keine rechtliche Inkompetenz vorwerfen. In diesem Fall fehlte es den Richtern in der roten Robe jedoch ein wenig an Erfahrungen im tatsächlichen Leben. Ich glaube nicht, daß die Entscheidung so getroffen worden wäre, wenn die Richter täglich auf dem Krad zu ihrer Arbeitsstelle fahren müßten.

Nach dieser Entscheidung bleibt uns nichts anderes übrig, als den Antrag auf Erteilung der Ausnahmegenehmigung zu stellen und bei Versagung die Verwaltungsgerichte zu bemühen. Wer Lust hat, mag mir über seine Erlebnisse berichten. Meine Erfahrungen mit den Berliner Behörden und Gerichten werde ich Euch dann in der Ballhupe schildern.

Carsten R. Hoenig



Husum die graue Stadt am Meer

20. Teile Markt des MC Husum



Ostern 1997:

Der Wetterbericht kündigt von Regen, Hagel und Sturm der Blick aus dem Fenster bestätigt die Aussage und trotzdem steht das Motorrad geputzt in der Garage. Aber soll ich wirklich fahren? Und dann noch in den Norden Deutschlands, dahin wo das Wetter bestimmt nicht besser wird muß ich mir das wirklich antun? Aber dann fiel mir die Einladung von meinem Bekannten Willi ein, seines Zeichen Tankstellenpächter in Husum. Er war der Meinung daß sich eine Fahrt nach Husum auch bei so einem Sch.....wetter lohnen würde.

Husum, die graue Stadt am Meer Geburtsort von Theodor Storm, dem Schimmelreiter aber zu Ostern? Aber es wäre das 20zigste Treffen anlässlich des Teilemarktes des MC Husum J. S. e.V. Und mit dem Motorrad, das müßte sein, denn Ostern gehört Husum den Bikern, meinte Willi.

Also fuhr ich am Samstag Morgen in Lemgo los. Hameln, Hannover, Celle, Uelzen, Lüneburg, Lauenburg, Ratzeburg und dann Travemünde war die Richtung am ersten Tag. In Hameln Regen, in Hannover Hagel, Schneeregern in

der Lüneburger Heide und einen heftigen Sturm am Ratzeburger See, ich bekam alle guten Gaben von Oben mit, leider nur keinen Sonnenschein. In Travemünde brachte mich mein Vater, Hafenmeister des Yachtclubs und mit durchgefrorenen Personen erfahren, mit einem starken Grog wieder auf die Füße.

Am nächsten Tag früh aus den Federn, in die immer noch etwas klammen Klamotten geschlüpft und ab in Richtung Husum. Quer durch das, auch bei diesem Wetter reizvolle, Schleswig Holsteiner Land. Das Wetter spielte mit, die Sonne fehlte zwar immer noch, aber es war trocken.

Je näher ich Husum kam um so mehr nahm die Zahl der Biker zu. So langsam bekam man einen Eindruck von dem, was sich in Husum abspielen würde. Willi empfing mich schon mit einer Tasse heißen Kaffees und dann harrten wir der Dinge die da kommen sollten. Ein dumpfes Grollen kündete dann den Beginn des Ereignisses: Vorab zwei Polizisten auf Ihren Dienstmotorrädern und ca. 2000 - 2500 Maschinen aller Kaliber. Von einigen 80 ccm Rollern bis zur 1500 ccm Harley, alles

war vertreten. Kennzeichen aus Dortmund über Karlsruhe, Stuttgart bis runter nach München waren zu sehen. Vom Kuttentragenden Rocker über den zweckmäßig gekleideten Tourenfahrer bis zum Kanarienzbunten „Caferacer“, wollte alles im Konvoi mitfahren. Allein dieser Anblick entschädigte für die Strapazen der letzten Tage. Die Stimmung bei der anschließenden Motorradhochzeit war dann dementsprechend bunt, alles feierlich nebeneinander, jeder redete mit jedem und keiner war dem anderen böse.

Noch ein Kurzer Blick auf das Brautpaar, ein paar Abschiedsworte mit Willi gewechselt und dann zurück nach Travemünde wo wieder ein Heißer Grog auf mich wartete.

Die Rückfahrt am Ostermontag bei strahlendem Sonnenschein war dann eine richtige Erholung und Labsal für die Seele. Fazit der Reise: Auch bei nicht so gutem Wetter lohnt sich eine Fahrt über Ostern nach Husum auf jeden Fall, vor allem mit dem Motorrad denn Ostern gehört Husum den Bikern und das im nächsten Jahr bestimmt wieder.



„Bikercaffee“, feiert Saisoneneröffnung

Kükenbruch wurde zum Mekka der Motorradfahrer

Nur ca. 20 KM von Lemgo entfernt, mitten im Herzen des Extertals, trafen sich am vergangenen Sonntag Ostwestfalens Biker um die Motorradsaison zünftig zu eröffnen. Eingeladen zu diesem Treffen hatten Gunter und Hanna Beyer, Betreiber des Motorradcafées „Günter's Kurve“, im Extertaler Ortsteil Kükenbruch. Da der „Wetter Gott“ es gut meinte, kamen und gingen im Verlauf des Tages ca. 1800 - 2000 Freunde der motorisierten Zweiräder, zu spitzen Zeiten standen bis zu 350 Maschinen gleichzeitig an der Straße und auf den freien Plätzen im Hof.

Fahrer und „Bike's“, aller Couleur waren zu bestaunen - von der Einsitzigen „Rennsammel“ aus der MoKo Werkstatt über „Ratbikes“ schweren Tourenmaschinen, bayrischen „Gummikühen“ zur Ruhe und Gelassenheit verleitenden Choppers, bzw. Cruisern bis zu einigen stark veränderten Harley's, von der 50 ccm Kreidler (der kleine Tierfreund läßt Grüßen) bis zur 1500 ccm schweren Honda F6 - alles war vertreten. Begonnen hatte es am frühen Sonntagmorgen, um 9.00 Uhr, mit einem Motorradgottesdienst, bei dem Fahrer und Maschinen gesegnet wurden, allen eine gute und gesunde Saison gewünscht wurde und der leider verunglückten Fahrer gedacht wurde. Nach einem kräftigen Frühstück ging es dann raus in die freie Natur zu einer Ausfahrt durchs angrenzende Exter- und Kalletal.

Am Nachmittag gab es dann Livemusik vom feinsten, so richtig nach den Herzen der Biker, von „Born to be wild“ bis „Rider on the Storm“ es wurde alles aus der Roadmusik geboten. Nebenbei wurde „Benzin“ geredet, über die Vor- und Nachteile bestimmter Reifen diskutiert und was viel wichtiger war, man traf alte Bekannte wieder die man lange nicht gesehen hatte.

von dem Flair anstecken und beteiligten sich an den Gesprächen oder bestaunten die auf Hochglanz Polierten Maschinen.

Sollte das Wetter im Jahr 97 mitspielen, sich die An- und Abfahrenden Motorradfahrer vernünftig verhalten und Ärger mit den Anwohnern vermeiden - Stichwort „Streckensperrung“ - so wird sich „Günter's Kurve“ zu einem weit über die Grenzen Ostwestfalens hinaus bekannten Motorradtreffpunkt entwickeln, der das Lipperland wohl auch im umliegenden Ausland bekannt machen wird

Gerd Tonnemacher



20. BVDM-Deutschland-fahrt 1997

Anfang April bekam ich ein Schreiben der Stadt Ratzeburg, in dem sie mir mitteilte, das sie in der Lage sei mit uns die Deutschlandfahrt durchzuführen. (Großen Zeltplatz, großer Saal mit entsprechender Gastronomie, Stadtführung etc.)

Daraufhin konnte ich mit den Vorbereitungen beginnen. Am 23. April fuhren Monika und ich nach Ratzeburg um uns mit den Örtlichkeiten vertraut zu machen. Einige Unklarheiten meinerseits wurden von Frau Vollmer, Mitarbeiterin der Ratzeburg-Information, noch am selben Tag aus der Welt geschafft. Anschließend gingen wir zum Café-Restaurant „Seehof“ und sahen uns den Saal für die Siegerehrung an. Bei einem Gespräch mit dem Geschäftsführer stellten wir die Veranstaltung vor und einigten uns

Tage später erhielt ich vom „Seehof“ die Preise für die Abendessen und ein Frühstücksbüfett. Nun konnten die Ausschreibung gefertigt und allen Teilnehmern der letzten beiden Jahre zugeschickt werden.

Der Zielort ist, wie bereits beschrieben, die Stadt Ratzeburg am Ratzeburger See in Schleswig Holstein. Ihr alles überragender Backsteindom aus dem 12. Jahrhundert zieht von allen Seiten die Blicke auf sich. Auf dem angrenzenden See trainiert unter anderem der Deutschland Achter. Die Landschaft im Umland ist von Gletschern und Endmoränen der letzten Eiszeit geprägt. Das Veranstaltungsgebiet umfaßt die Holsteinische Schweiz, den Naturpark Lauenburgische Seen und Teile der Mecklenburger Seenplatte. Kurvige, hügelige Straßen

auf den Termin
29. bis
31. August
1997. Ca. 14

laden jeder Zeit zu ausgedehnten Motorradtouren ein.

Mit der diesjährigen Veranstaltung haben wir endlich den Wunsch vieler Teilnehmer, einmal nach Norddeutschland zu gehen, entsprochen.

Die, die noch Ausschreibungen und Informationen zur Fahrt benötigen, können diese bei mir anfordern: Martin Schumann, Raiffeisenstr. 102, 47259 Duisburg. Bitte 2,—DM in Briefmarken beilegen.

Auch für die diesjährige Veranstaltung benötige ich wieder dringend Helfer und Vorschläge zu Haupt- und Nebenkontrollen. Die Hauptkontrollen sollten in der Nähe von Campingplätzen liegen. Die Nebenkontrollen sollten schön gelegen und für interessante Fragen gut sein. Wer interessiert ist und noch Fragen hat; ruft an. Tel.: 0203/789822 (ab 1800 Uhr)

Martin Schumann



Schildkappe mit Einstückung	23.- DM
T-Shirt Elefantentreffen	23.- DM
T-Shirt Elefantentreffen Kinder	21.- DM
Sweatshirt grau	45.- DM
Pullover Elefantentreffen mit Bandbeschriftung	50.- DM
Pullover Elefantentreffen Kinder	37.- DM
Schal Elefantentreffen (neue Ausführung)	24.- DM
Porzellan-Tasse Elefantentreffen	13.- DM
Strickmütze Elefantentreffen	20.- DM
Plüschtier Elefant mit Elefantentreffenschal	20.- DM
Tuch Elefantentreffen	17.- DM

**BVDM-Mitglieder erhalten zusätzlich
einen Rabatt von 10% !!!**

*Dies ist nur ein kleiner Auszug
von dem was der BVDM-Service
Euch anbieten kann.*

*Diese und weitere
Service - Artikel sind bei der
Geschäftsstelle erhältlich.
Tel.: 06181/257849*



Der „Technische Standard „ unserer deutschen Gespanne liegt sehr hoch, sage ich im „ Handbuch für Gespannfahrer „

Der technische Standard dieses Gespanns, BMW R 100 R / Dnepr MZ Seitenwagen liegt nicht auf dieser hohen Ebene. Das Gespann ist trotzdem bemerkenswert weil seine Entstehungsgeschichte typisch für viele andere ist.

Ein begeisterter Gespannfahrer fährt ein MZ Gespann, das ihn zu klein ist. Er will ein größeres, hat aber einen begrenzten Etat. Ein modernes Gespann für 40 000 - 50 000 ist für ihn unerreichbar. Deshalb wird er sein Gespann schrittweise aufbauen. Ziel ist: Gleich damit fahren zu können. Zuerst kauft er als moderne Zugmaschine die BMW. Das Antriebsproblem ist damit für viele Jahre gelöst.

Dann kam die Absprache mit einem gespannfahrenden TÜV Mann. Ergebnis: Der TÜV Mann wird das Gespann abnehmen wenn

- 1) Die BMW mit einem Hilfsrahmen ausgerüstet wird.
- 2) Das vorhandene Dnepr Fahrgestell verwendet und alles im techn. einwandfreien

Zustand aufgebaut wird Das war ein sehr freundlicher Bescheid.

Mit der Zeit gibt es Hilfsrahmen, die wesentlich billiger waren als die, die es bisher gab. Es blieb vom gesparten Etat noch einiges für eine Vorderradschwinge übrig, die auch nur noch ca. DM 1700 kosten. Weil das Umspeichen eines BMW R< des in erstklassiger Ausführung nicht mehr 900, sondern 500 DM kostet war das auch noch „drin“ . Die Umbaukosten lagen bis dahin bei DM 6000.

Das Gespann hat „altdeutsche Maße“

Spur 1,12 m, Vorlauf 280 mm Vorspur ,35mm. Radstand mit der Schwinge 1.58 m. Reifen hinten 135 - 15, vorn 4.00- 18. Auf-fallend war bei der ersten Probefahrt noch ohne Lenkungsdämpfer: Selbst im Anfahrbereich nicht die Spur eines Lenkerpendels. Der schmale Vorderreifen wird dafür zum Teil verantwortlich sein.

Der zweite Eindruck, das Gespann fährt sich so leicht und wendig wie eine MZ aber eben nicht so wabbelig. Dann mal zum

TÜV. Der war mit der Ausführung zufrieden und meldete sich für eine halbe Stunde zum Fahren ab. Er war wohl auf der Autobahn weil er meinte, er wäre an 160 km/h nach dem Tacho angekommen und gab den Stempel.

Laufzeit bisher 2500 km. Dann kam schon der zweite Schritt. Der Besitzer konnte ein sehr gutes 1 1/2 Sitzer Kunststoffboot kaufen und wird sich dafür ein Fahrwerk bauen.

Um die guten Fahreigenschaften zu erhalten wird er mit allen konstruktiven Mitteln versuchen, die vorhandenen Fahrwerksmaße nicht zu verändern. Die Spur soll auch mit dem 1 1/2 Boot so schmal wie möglich bleiben. Das bedeutet, das Federbein des Seitenwagens hinter die Schwinge zu setzen, das Boot so dicht wie möglich an den rechten Zylinder zu rücken daß es nur für den Kühlluftstrom reicht. Zum Ventileinstellen wird das Boot mit geringen Aufwand vom hochgeklappt. So kann man besser arbeiten als mit den üblichen Abstand von 20 cm. zwischen Boot und Zylinderkopf und hat keinen Platz verschenkt.

E. Peikert

VALKYRIE

Honda's 6 Zylinder Cruiser spukt sicherlich durch die Köpfe einiger Gespannenthusiasten.

Drehmoment Satt - reichlich Leistung, bewährte und zuverlässige Basis - ABER - kein Umbaukit fertig. Der einzige bis jetzt bekannte Umbau ist eine Einzelanfertigung, also wird das ganze vor allem eine Kostenfrage.

Gedanken, die auch Robert Hötzing, Geschäftsführer von HONDA Henritzi in Bad Bayersoien, Landkreis GAP angestellt hat. Motorschrauben können wir selber, aber für's Gespann braucht's einen Spezialisten.

Am Telefon wurden erste Kontakte geknüpft, welche r Bei-wagen kommt in Frage, haben sie was da zum ansehen, wie schaut's aus, wie können wir's machen, was kostet's. Viele Fragen auf einmal, also Termin für ein persönliches Gespräch, passender weise am Touren- und Endurostammtisch im „Schinkenpeter“ in Geising. Der von mir vorgeschlagene EZS TPSSL war Dank Bobby kein Problem, ich habe leider nicht alle Seitenwagen meines Programmes auch da liegen. Beiwagen besichtigt, Sitzprobe, wie sieht das Wetterverdeck aus, was gibt's an Zubehör. Es wurde ein langer, informativer Abend. Nach kurzer Überlegungsphase am Stammtisch der Münchner Gespannfahrer in NEURIED kam dann das O.K. .

Dann wurde es ernst, Beiwagen und Zubehör bestellt, und sich der Zusammenarbeit eines Kollegen versichert: Firma Peter Stern, Als EZS-Importeur SÜD mit dem Zugriff auf möglichst viele fertige EZS-Komponenten, Spart Zeit und Arbeit. Denkstew-F6 und GL 1500/6 sind zwar eng Verwand, aber passen tut da gar nichts ohne Modifikation. Ich hab nicht genau mitgezählt wie oft ich nach Geiselhöring gefahren bin, und wie oft der Luck, der Mann aus STERN'S Team der an diesem Projekt gearbeitet hat, am Telefon und FAX war.

So entstand aus dieser Zusammenarbeit ein Gespann mit beeindruckenden Eckdaten.

EZS-Räder mit angefertigten Adaptern, Schwinggabel mit 48er Rohren, Spurweite 1390mm, zulässiges Gesamtgewicht 800 kg.

Beim roll-out aus der Werkstatt erlaßte ob der Dimensionen der Corsa meiner Angerauten.. Auch die Ausstattung des Gespannes läßt sich sehen: Trittbrett, Sicherheitsgurte im Boot, Kofferraumbeleuchtung, Radioeinbau vorbereitet, Stahlflexbremsleitungen - kein Schlachtschiff - eher Luxusliner.

Der offizielle Stapellauf des Gespannes findet denn auch am Samstag 07.06.97 mit Brotzeit und kleinem Gespanntreffen auf dem Hof von HONDA-Henritzi statt.

**Gespannfahren ist was für Fan's,
Gespannbau ist Spezialistenarbeit.**

**Safe ridings
Werner Gottstein**

VON DER GÜLLEPUMP' AUF DEM WEG ZUM KLASSIKER

GRÜNDUNG DES

CX OWNERS CLUB INTERNATIONAL

IN IRLAND

Es ist schon einige Jahre her, da bin ich beim freundlichen Honda-Händler vorbeigeschlendert, habe unbedacht in dessen Schaufenster geschaut und hätte mich vor Schreck beinahe auf den Allerwertesten gesetzt.

Was war denn das? Sind die Japaner komplett durchgedreht? Da muß ja wohl ein Designer zu kräftig an der Reisweinflasche genuckelt haben, um diesen wassergekühl-

ten Moto Guzzi-Verschnitt mit abartigen Formen in die Welt zu setzen.

Na ja, dachte ich mir, auch Honda muß ja mal einen Flop landen.

Wie man sich da täuschen kann. Selbst die Massivattacke von Werner Brösel, die ja dieses japanische Gefährt in eine Güllepump' umgewandelt hat, konnte seinen Erfolg nicht aufhalten. Jahr für Jahr wird sie gebaut, gekauft, gefahren, umgebaut und liebevoll gepflegt. Ob als CX 500, 650 oder GL 500 und 650, als Normalmotorrad oder Silver Wing, dieses Motorrad ist aus der Szene nicht mehr wegzudenken.

Pünktlich zum Saisonanfang finde ich einen Brief in meinem Briefkasten vor, und zwar von John Wheeler, dem General Secretary von MAG Ireland. John informierte mich, daß eine Gruppe von CX-Enthusiasten folgenden Club gegründet haben:

CX Owners Club International

c/o A. J. Motorcycles
Unit 1a, Monatrea Industrial
EstateMaynooth Road
Celbridge. Co. Kildare
Republic of Ireland
Telefon und Fax
00353-1-627 0884

**John und seine Freunde
haben sich als Ziel folgendes
gesetzt:**

1. Ein Register zu erstellen in dem alle in der Welt angemeldeten CX-Modelle aufgelistet sind
2. Aufbau eines Teile- und Informationsservices
3. Aufbau von technischer Beratung und Hilfsdienst

4.

Organisieren von CX-Touren

5.

Organisieren einer CX-Show und -Rallye in Irland in 1997, die dann in Belgien in 1998 stattfinden soll

6.

Aufbau eines News Letters, der über E-mail zu erhalten ist

7.

Vertrieb von Aufnähern, Ansteckern, T-Shirts und Sweatshirts mit CX-Motiven

8.

Aufbau eines historischen Archivs über die Honda CX-Modelle

John bat mich, alle CX-Fahrer um Unterstützung zu bitten, und er hofft, Mitglieder aus aller Welt zu bekommen. Also Ihr CX-Fangemeinde, wendet Euch an John, denn damit hilft Ihr der Güllepump' zum Kultstatus.

Herzlichst



Euer Chris



**Motorrad-Gespann-Technik
Werner Gottstein**

Puchheim/München
☎ 089 - 800 2141

**DER Gespann-Spezialist
im Raum München**
Seitenwagen & Gepanne von
GVG Sauer EML
sowie anderer Hersteller

**Kfz-Meister & Gespannbauer,
kein Laden daher persönlich
am besten telefonisch für Sie
von 19 bis 22 Uhr erreichbar!**



Maison LAS CLAUZES

die besondere Herberge für Motorradfahrer/innen

*Ein Hotel nur für Motorradfahrer,
ohne das Sterne-Gedöns
und überflüssigem Schnickschnack.
Und das Ganze in Südfrankreich...*

mögen: die Landschaft, die Ruhe und die ganz besondere Mentalität der Menschen hier im Süden Frankreichs!

Rosi Tschöke und Rolf Kleeberg
Maison Las Clauzes
F-11700 Moux
Tel./Fax: 0033/4.68.43.92.37

Wir waren nicht unzufrieden in Deutschland. Im Gegenteil: wir hatten tolle Jobs, ein Haus und viele Freunde. Aber irgendwie dachten wir, das kann's doch noch nicht gewesen sein...

Die Idee vom kleinen Hotel für Motorradfahrer spukte uns 12 Jahre im Kopf herum, nachdem wir uns oft über die Ignoranz so mancher Hoteliers oder auch Campingplatz-Besitzer geärgert hatten. Wir träumten davon, ein altes Haus zu kaufen um dort Motorradfahrern all das zu bieten, was wir im Urlaub oft vermißt hatten oder worüber wir uns einfach nur gefreut hätten. Für jeden Geldbeutel wollten wir was anbieten: schöne, große Zimmer, Mehrbettzimmer und einen Zeltplatz. Einen Zeltplatz ohne Wohnwagen und Caravans und die damit verbundene Mentalität derer, die sich schon mal einen Zaun ums Wohnmobil ziehen und als Krönung ein paar Gartenzwerge Spalier stehen lassen.

Nein, wir wollten es anders machen. Und es ist uns gelungen: Vor 4 Jahren kauften wir in Südfrankreich, in der Languedoc, ein altes Weingut, renovierten und bauten es um und entstanden ist MAISON LAS CLAUZES, die besondere Herberge für Motorrad- und Radfahrer/innen. Neben 6 schönen, großen Doppelzimmern bieten wir ein 4-Bett-Zimmer und ein 2-Zimmer-Appartement an. Auf der großen Obstwiese ist ein Zeltplatz (nur Zelte!) und ein Sanitärhäuschen eingerichtet. Dort gibt es auch einen Kühlschrank, Holztische und -Bänke und eine Grillstelle. Und abends genießen die Gäste in dem uralten Restaurant Rolf's Kochkünste und den guten Wein.

Ob mit unseren 3 Leihmotorrädern (GS 80 Basic) oder der eigenen Maschine: Neben geführten Straßen-Touren bieten wir 4 mal im Jahr ENDURO Wanderwochen und TRIAL-Lehrgänge an. Im September können die Gäste bei der Weinlese mithelfen und Ende des Jahres gibt's ein großes Weihnachts- und Silvesterfest.

Und das alles in einer der schönsten Gegenden Südfrankreichs: Sonne, blauer Himmel, Seen, das Meer. Wildromantische Schluchten, kurvenreiche Straßen, die keine Tourenwünsche offenlassen. Katharer-Burgen, die ebenso an die Jahrhunderte alte Geschichte der Region erinnern, wie die Festungsstadt Carcassonne und der von Platanen beschattete Canal du Midi. Gemütliche Straßencafes, wie man sie nur im Süden findet, Menschen, die auf dem Dorfplatz Boule spielen und einen die Hektik des Alltags vergessen lassen. Man muß sie einfach



unser Haus von vorne ...



auf unserem „Hausberg“ Mont alaric

*Auf dem Titelbild der Ballhupe
ist die Aussicht des „Hausbergs“ Mont Alaric
nochmals zu sehen.*

Verleihung des „Goldenen Abfalleimers 1996“

Der Frauenmotorradclub „Women on Wheels“ e. V. verlieh den „Goldenen Abfalleimer 1996“ der Firma Schuh für ihren Zubehörcatalog 1996/7. Die Auszeichnung wurde einem Vertreter der Firma Schuh, Herrn Wolfgang Hemstege, am 8. März 1997 auf der Dortmunder Messe „Motorräder 97“ überreicht.

Unter mehreren möglichen Kandidaten wurde der Schuh-Katalog ausgewählt, weil hier für Auspuffanlagen, Werkzeuge und Pflegemittel auf einigen Seiten mit Frauen geworben wird, die auf ihren nackten Körper reduziert sind. Die Frauen in dieser Werbung wenden sich als devote Dekorationsstücke an etwaige Betrachter 'innen. Diese Darstellung finden die „Women on Wheels“ diskriminierend. Damit trägt Schuh nicht dazu bei, daß motorradfahrende Frauen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmerinnen, Kundinnen und Menschen geachtet werden. Wir sind der Ansicht, eine Firma wie Schuh sollte es nicht nötig haben, ihren Kundinnen und Kunden solche frauenverachtende Effekthascherei zuzumuten.

Der „Goldene Abfalleimer 1996“ wurde nach einem klärenden Gespräch in lockerer Atmosphäre überreicht, in dem der Vertreter der Firma Schuh nicht nur Verständnis zeigte, sondern die „Women on Wheels“ sogar zu konstruktiver Zusammenarbeit



aufforderte. Diesem Wunsch kommen wir gerne nach. Der „Goldene Abfalleimer“ soll bei Schuh einen Ehrenplatz bekommen und damit - so hoffen wir - die Planung des nächsten Schuh-Katalogs positiv beeinflussen.

Die „Women on Wheels“ gründeten sich 1985 als Interessengemeinschaft für Motorradfahrerinnen. Mehrere hundert Frauen gehören unserem Verein an: Von der Studentin bis zur Unternehmerin, von der Kutterträgerin bis zu Hausfrau. Wir sind zwischen 16 und 64 Jahren alt und fahren Motorräder vom Mini-Chopper bis zum Superbike. Uns gemeinsam ist der Spaß rund um unser Motorrad-Hobby. Mit dem „Goldenen Abfalleimer“ wollen wir auf die

diskriminierende Darstellung von Frauen im Bereich Motorrad und Zubehör aufmerksam machen. Wir glauben, daß ein konstruktiver Dialog mit den Preisträgern des Goldenen Abfalleimers“ nicht nur notwendig, sondern auch möglich ist.

Bettina Kutzner
Pressesprecherin

Im Bild: Die Verleihung des „Goldenen Abfalleimers 1996“ im Rahmen der Dortmunder Messe „Motorräder 97“ an einen Vertreter der Firma Schuh.

Von links: Inge Landmann (vom Women on Wheels-Vorstand), Beate Oehlmann, Babette Schulz, Wolfgang Hemstege (Firma Schuh, Vertriebsleitung).
Bild: Sabine Weitkämper

Women On Wheels



MC Germany e.V.

Nachruf

Am 03.05.97
verstarb das Langjährige BVDM Mitglied

Werner Brückner.

Bis kurz vor seinem Tod war er aktiver Motorradfahrer. Mit seinem Gespann zählte er häufig zu den Teilnehmern von Veranstaltungen des BVDM. Vor allem der IG-Gespannfahrer war er sehr zugetan. Das letztjährige Euro-Gespanntreffen in Riggeshausen war seine letzte große Veranstaltung. Dort wurde er, wie schon auf anderen Treffen, ältester aktiver Teilnehmer. Seine ganze Freude war allerdings der Treffpunkt Torfhaus im Harz. Hier verbrachte er mit uns im Kreis seiner Freunde nahezu den gesamten Sommer mit gemeinsamen Ausfahrten und klönen.

Neue Freunde oder wie gründet man einen Stammtisch?

Seit nun mehr 19 Jahren fahre ich Motorrad. Mal alleine (d. h. mit Familie) mal mit einigen Freunden. Seit geraumer Zeit hatte ich den Spleen einen Stammtisch zu gründen, der sich vielleicht einmal im Monat trifft und gemeinsam wegfährt. Nach einiger Überlegung informierte der Verfasser die Zeitungen, nicht nur die regulären sondern auch die sogenannten Käseblättchen, und den lokalen Rundfunksender.

Schon nach den ersten Artikeln ging das Telefon öfter als normal. Sodann mußte ein Lokal gefunden werden. Da ein größerer Parkplatz vorhanden sein sollte, wurde das Angebot an Gaststätten schnell kleiner. Aber das Lokal wurde gefunden. Der Wirt war von unserer Idee gefesselt. Nach einigen

Presseinfos fand am 1. April der erste Stammtisch statt. Gut besucht mit 15 Frauen und Männern setzte man sich beim Glas zusammen. Es stellte sich heraus, das wirklich fast alle die gleichen Interessen, Motorrad, Motorrad und nochmal Motorrad haben. Es wird voraussichtlich auch ein lockerer Zusammenschluß bleiben, ohne Vorstand, Kasse und Namen. Für den 26. April haben wir die erste Ausfahrt geplant, ins Technikmuseum Ibbenbüren. Vielleicht schreibe ich Euch davon noch. Bis bald Michael „Arafat“ Wilczynski

Motorrad-Stammtisch Schwerte
Michael Wilczynski
Im Wietloh 9
58239 Schwerte
Tel.: 02304/74954 abends
Tel.: 02304/104302 dienstlich
Fax 02304/104303



Der MSC Wünnenberg läßt Grüßen und freut sich auf Euer ZAHNREICHES ERSCHEINEN zum Mitteldeutschen Tourenfahrertreffen.

Es findet vom
13. bis 15. Juni 1997
mit Grillhütte und Wiese in
33181 Wünnenberg-Haare statt
(am BAB-Kreuz A 44 - Dort-
mund - Kassel und A 33 Biele-
feld - Brillon).

Infos bei

U.Ostwald Tel.: 02953/96843
und-oder

K.Gaus 05250/930730.

Geboten wird u.a.

Chiesenrally, Spiele, Pokale,
Cola, Bier und Essen (alles
Kneipenpreise). Sonntäglicher
Motorradcorso durchs Wünnen-
berger Land von 10.00 bis
12.00h incl. Zwischenstopp.

... und dann dürft Ihr nach
Hause !!!

am 8.-10.08.97

ist es wieder soweit.

Die Motorradfreunde Wietze
laden zum 13. Treffen
bei Essen, Trinken und Musik
(was alles reichlich vorhanden
ist) ein.

Infos bei:

Birgit Ehrich 05146/8876
oder

Jutta Wegner 05143/93418

19. Gespannfahrerlehrgang des BVDV - Service.

Der Kurs mit Vollpension und
Lehrmittel kostet DM 280,- .
Gespanne werden vom Veran-
stalter gestellt.

Weitere Infos bei:

Horst-Werner Sassenhagen
Graf Bernadotte Str. 35
514696 Bergisch Gladbach

Das dies-jährige Veteranen- rennen

in Güyör/Ungarn findet
vom 11.07 bis 13.07. 97
statt.

Info, wie immer
Regionalbüro
München

Tel.: 089/8002141

Erstes Veteranenrennen für Motorräder aus den ehemaligen Ost-Block- Gebieten in der Ober- pfalz vom 18.07.-20.07.97

Nähere Informationen
gibt das

Regionalbüro Oberpfalz:

Christian Könitzer

Tel.: 09452/469



16. Internationales Ducati-Treffen in Thal bei Feldkir-
chen/Westerham in Bayern am Samstag den **2. August 97**
mit Ducati-Teile-Flohmarkt. **Information** geg. Rückporto
beim Ducati-Club München, Wolfgang Göbel, Beethoven-
str. 16, 82110 Germering, **Tel.: 089/8411415**

Motorradtour nach Tschechien

in den Böhmerwald (Sumava)
bis Südböhmen

Tagestour bis ca. 300 km

Von Regensburg durch den Bayrischen Wald
zum Grenzübergang Eschlkam-Vseruby.

Weiter nach Neuern (Nyrsko) bis Zelezná Ruda
(Grenze Bayrisch Eisestein).

Auf kleinen Landstraßen durch den Böhmer-
wald (Sumava) bis Horní Plana am Lipno-Stau-
see (Moldau), immer an der Staatsgrenze ent-
lang. Von hier aus sind es nur ca. 20 km bis
nach Krummau (Krumlov). Eine Rundfahrt um

den See ist wegen zunehmender Sperrschilde
leider nicht mehr möglich!

Rückreise über Grenzübergang Vyssi Brod -
Bad Leonfelden nach Österreich (Mühlviertel)
und Grenzübergang Schwarzenberg - Altrei-
chenau zurück in den Bayrischen Wald.

Die Ein- und Ausreise ist mit dem Personalaus-
weis problemlos möglich. Mit kleinen Scheinen
kann überall in DM bezahlt werden.

Sehenswert ist die Stadt Krummau (vergleichbar
mit Rothenburg) mit ihren Barockbauten.

Tip für Übernachtung am Stausee in frymburk
bei Familie Budík, Tel. 0042/337 95 336.

Für die Anreise und die tour reicht die Landkar-
te Tschechien 1 im Maßstab 1:200 000 von Mar-
co Polo.

Viel Spaß wünscht Euch Peter

Achtung!

unbedingt
den Redaktions-
schluß beachten!
Zuschriften, die nach diesem
Datum eingehen, können für
das nächste Heft nicht mehr
berücksichtigt werden.

Bitte alle Beiträge maschinell
geschrieben oder per Diskette
an die Redaktion. Wir freuen
uns über alle Zuschriften,
auch Bilder (keine DIA'S).
Jeder Einsender erklärt sich
mit einer möglichen redaktio-
nellen Bearbeitung einverstan-
den. (Adressierten Briefum-

schlag für die Rücksendung
beilegen!)

**Namentlich gekennzeichnete
Artikel, sowie alle Anzei-
gen, geben die Meinung des
Verfassers und nicht die
Meinung der Redaktion
oder des Herausgebers
wieder.**

**Redaktions-
schluß für die
BALLHUPE
3/97
14. August
1997**

ECHT & STARK



GESCHMACK IN VOLLER STÄRKE.