



Auf einem guten Weg

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Auf einem guten Weg befindet sich der BVDM, das hat die Jahreshauptversammlung in Lindlar noch einmal sehr deutlich gemacht. Von guten Wegen kann man dagegen bei Deutschlands Straßen nicht sprechen. Vielerorts ist der Asphalt nach mehreren Wintern in einem so schlechten Zustand, dass es für Motorradfahrer gefährlich werden kann. Aufgrund der schlechten Haushaltsituationen von Ländern, Kreisen und Gemeinden, ist eine Besserung nur selten in Sicht. Da greift manche Verwaltung angesichts der Haftung gerne zu einer Streckensperrung. Dies ist das falsche Mittel, und wir als Interessenvertretung aller Motorradfahrer lassen uns eine solche Billiglösung auf unsere Kosten nicht gefallen, wie das Geschehen im Main-Kinzig-Kreis deutlich zeigt. Hier hatte der Kreis mehrere Straßen aufgrund von Schäden für Motorräder sperren lassen. Wir haben Druck gemacht und rechtliche Schritte eingeleitet. Während der Kreis sich einsichtig zeigte, war beim Land Hessen keine Bewegung zu erkennen. Der Kreis hat die Straßen saniert und die Sperrungen sind wieder aufgehoben. Ein weiterer Erfolg unserer Arbeit.

Gut angekommen ist auch unserer Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ auf der Landstraße 84 bei Bad Ems (siehe Bericht auf Seite 26). Wir planen eine Wiederholung und hoffen auf viele gute Gespräche mit Motorradfahrern und Anwohnern, um ein rücksichtvolleres Verhalten zu erreichen und eine erneute Sperrung zu verhindern. Aber auch die Polizei ist hier gefragt, mit

verstärkten Kontrollen die Raser zur Rechenschaft zu ziehen.

Ganz aktuell ist die Kreisstraße 19 zwischen Lindlar und Engelskirchen nach mehreren Motorradunfällen mit tödlichem Ausgang heftig in der Diskussion. Nach ersten Überlegungen ist die Streckensperrung momentan aber kein Thema mehr. Jetzt werden an sechs Stellen Rüttelstreifen angebracht. Die Erkenntnis, dass Gefah-



renquellen erkannt und beseitigt werden müssen, statt Strecken zu sperren, ist begrüßenswert. Ob aber die Rüttelschwellen aufgrund ihrer niedrigen Höhen (1,5 Zentimeter) den gewünschten Effekt haben, wage ich zu bezweifeln. Sie könnten bei ungeübten Motorradfahrern, und davon gibt es eine ganze Menge, zu Fahrfehlern führen. Die Raser, die auf dieser Strecke gerne illegale Rennen austragen, diese filmen und ins Internet

stellen, werden von den Schwellern kaum gebremst werden. Sie müssen von der Polizei mit Hilfe mobiler Geschwindigkeitsmessungen aus dem Verkehr gezogen werden.

Um auf der beliebten Motorradstrecke weitere Unfälle zu verhindern, hat der BVDM dem Oberbergischen Kreis seine Hilfe angeboten. Wir können sowohl beratend bei der Streckenentschärfung zur Seite stehen und unsere langjährige Erfahrung einbringen, wie auch mit Aktionen wie „Kaffee statt Knöllchen“ an alle Motorradfahrer appellieren, angepasst zu fahren. Damit dort aber auch konkret etwas passiert und zumindest die Unfallfolgen gemildert werden, hat der BVDM dem Kreis 10.000 Euro für die Anbringung von Unterfahrschutz zugesagt. Eine erste Reaktion auf unser Angebot ist erfolgt. Eine konkrete Zusage, ob man unser Angebot annimmt, gibt es aber noch nicht. Wir werden Euch in der Ballhupe und auf unserer Homepage unter www.bvdm.de auf dem Laufenden halten.

Ich wünsche uns eine hoffentlich weiterhin unfallfreie und erlebnisreiche Motorradsaison und hoffe, viele von Euch auf einer unserer Veranstaltungen zu sehen. Eine tolle Gelegenheit, die schönsten Ecken Deutschlands zu erkunden, ist die BVDM-Deutschlandfahrt. Diesmal geht es in den Osten (siehe Bericht auf Seite 21). Bis dahin!

**Michael Lenzen,
BVDM-Vorsitzender**



10

Politik

Auf Tour mit den EU-Parlamentariern ging auch der BVDM. Ein Team organisierte den Test-Parcours in Zoldern. In Brüssel gab es Gelegenheit, Flagge vor dem europäischen Parlament zu zeigen. 10



26

Die Raser bremsen

Im Zuge der Landesgartenschau 2010 hatte Bad Essen beschlossen, die Bergstraße für Motorradfahrer zu sperren. Nach juristischem Einspruch von Motorradfahrern, musste die Sperrung zurückgenommen werden. Aber nach wie vor wollen die Politiker die Strecke sperren. Der BVDM hat mit den Verantwortlichen nach Lösungen zur Temporeduzierung gesucht. Mit der Aktion „Kaffee statt Knöllchen“, sollen Motorradfahrer und Anwohner angesprochen werden. 26



30

Abenteuer

Auf Ostereiersuche der etwas anderen Art ging Olaf Biethan bei der Rallye Baja Saxonia in einem Tagebau südlich von Leipzig. Weg- und Kontrollpunkte galt es zu finden. Am Start waren auch Fahrzeuge, die bei der Rallye Dakar starten. Staub musste Olaf ordentlich schlucken, doch nächsten Jahr will er wieder dabeisein. 30



Editorial 3

Mit neuem Vorstand geht der BVDM gestärkt aus seiner Jahreshauptversammlung hervor. 6

Europa-Referent Maurice Anderson berichtet über das FEMA-Meeting und die aktuellen Themen. 13

Im wilden Süden war der BVDM auch in diesem Jahr bei der IMOT in München vertreten. 15

Mit einem tollen Team präsentierte sich der Verband wieder auf der großen Motorradmesse in Dortmund. Drei Mitglieder berichten. 16

Die 33. BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer führt in den Osten, Zielort ist Schloss Augustsburg. 28

Die Herrentour der Tourenfreunde Wuppertal führte nach Cornwall. 22

Zum Saisonstart war der BVDM auch auf dem Nürburgring vertreten. 24

Neu im Vorstand ist Beisitzer Michael Bruns. Er stellt sich vor. 28

Eine Tour zu einigen der „wässrigen“ Ziele der BVDM-Tourenzielfahrt. 22

Impressum 38

6



15



22



28





Jahreshauptversammlung



Der neue Vorstand: Wolfgang Schmitz, Karin Karrasch, Olaf Biethan, Michael Lenzen, Michael Bruns, Jürgen Gruetzmacher und Peter Aufderheide (v.l.).

Fast schon unheimlich war die einstimmige und große Zustimmung für den Vorstand und die Referenten des BVDM auf der Jahreshauptversammlung in Lindlar. Sie zeigt aber auch, dass der Verband auf dem richtigen Weg ist, und die Mitglieder die Richtung und den Weg des Vorstandes voll mittragen.

Der zweite Vorsitzende Franz Waldmann, der sich inten-

siv um das Sicherheitstraining und den Internet-Auftritt gekümmert hat, hatte frühzeitig bekannt gegeben, künftig nicht mehr für ein Vorstandsamt zur Verfügung zu stehen. Auf der Jahreshauptversammlung präsentierte er seine Arbeit und machte deutlich, dass er in Sachen Internet auch weiterhin für den BVDM aktiv sein wird. An dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank für die gute Arbeit in beiden Bereichen und die Bereitschaft,

auch weiterhin aktiv tätig zu sein. Gerade der Internetauftritt ist für unseren Verband von großer Bedeutung. Hier wünschen wir uns vor allem im Forum eine lebhaftere Beteiligung an Diskussionen und Anregungen.

Beisitzerin Herma Janssen hatte ihr Amt schon vor eini-



Und dann und wann ein Grüner Elefant. Lothar Reinehr war mit seinem Zündapp-Gespann KS 601 zur JHV angereist. (Fotos: Schreiner)



ger Zeit aus persönlichen Gründen niedergelegt. Sie hatte sich um die Tourenzielfahrt gekümmert und nahm auf der Jahreshauptversammlung auch die Siegerehrung des Wettbewerbs vor, der Mühlen als Ziel hatte.

Referenten und Vorstand berichteten über ihre Arbeit und lie-

ßen zahlreiche Aktionen, Messeauftritte und vielfältige Arbeit Revue passieren. Vorsitzender Michael Lenzen dankte allen Beteiligten für ihr großes Engagement und ihren Einsatz. Dazu zählen natürlich auch die Arbeit von Isabelle Schmitz in der Geschäftsstelle, Susanne Böhm als Bürofee für das Sicherheitstraining sowie Arno Boes für Newsletter, ET-Programmheft und Touren- und Treffenkalender. Alle drei arbeiten für den Verband auf 400 Euro Basis. Auch

an dieser Stelle möchte ich den zahlreichen Helfern, auch denen, die kein Referat bekleiden, aber bei den zahl-



Die Jahreshauptversammlung fand in der Jugendherberge Lindlar statt. Die Mitglieder waren zufrieden und freuten sich über die Aufbruchsstimmung, die seit Monaten im Verband zu spüren ist.



Seit 40 Jahren hält Bernd Laude, dem BVDM mittlerweile die Treue. Dafür wurde er von Michael Lenzen geehrt.



Aufmerksam und interessiert verfolgten die Mitglieder die Vorträge von Vorstand und Referenten. Franz Waldmann präsentierte die Zahlen zum Internetauftritt per Power-Point-Präsentation auf der Leinwand. (Fotos: Schreiner)

reichen Messeauftritten, der Deutschlandfahrt, Aktionen wie Kaffee statt Knöllchen, Elefantentreffen oder den Veranstaltungen der Tourenrophy viele Stunden ehrenamtlich für den Verband arbeiten, ganz herzlich danken. Ohne Euch wäre unsere Arbeit gar nicht möglich.

Der Vorsitzende ließ das Jahr mit den verbandspolitisch und verkehrspolitisch wichtigen Themen und Aktionen Revue passieren. Er

dankte besonders dem zweiten Vorsitzenden Olaf Biethan, der mit großem Einsatz zahlreiche Aufgaben übernommen und wichtige Arbeit erledigt hat. Auch bei den anderen Vorstandsmitgliedern bedankte er sich für den großen Einsatz. Lenzen erinnerte nicht nur an die Aktionen gegen Streckensperrungen und die dank Maurice Anderson wieder hervorragend aktivierte Arbeit auf der europäischen Ebene oder den Besuch im Bundesverkehrsministerium, sondern auch an die intensive und erfolgreiche Arbeit gegen die unsinnige Winterreifenpflicht für Motorräder. Nach



Viel Interessantes konnten die Teilnehmer der Steinbruch-Führung entdecken (Bild oben). Olaf Biethan schaut ausnahmsweise mal in die Röhre (M.). Wie die Steine gehauen werden, erläuterte der ehemalige Steinbruchmitarbeiter (r.). (Fotos: Lenzen)

Gesprächen mit dem Parlamentarischen Staatssekretär auf dem Elefantentreffen ist sich der Vorsitzenden sicher, dass der Verband diese unsinnige Verordnung wieder kippen kann. Das Thema wird weiterverfolgt. Ein Gespräch im Bundesverkehrsministerium ist vorgesehen, wo der BVDM die Stellungnahmen von Reifenhändlern/-Herstellern und der Motorradhersteller sowie seine eigenen Argumente vortragen wird.

Lenzen zog eine positive Bilanz der Arbeit. Der BVDM sei auf einem guten Weg, sagte er. Natürlich gebe es auch Bereiche, die weiter ausgebaut

werden müssten und für die noch ehrenamtliche Helfer gesucht würden. Dazu zählen unter anderem die Mitgliederwerbung, Öffentlichkeitsarbeit und Nachwuchsförderung.

Die Kassenprüfer bescheinigten dem BVDM eine korrekt und gut geführte Kasse und schlugen die Entlastung des Vorstandes vor. Ehrenvorsitzender Horst Orłowski, wer auch sonst, übernahm als Versammlungsleiter in bewährter Art die Wahlen. Der Vorstand wurde einstimmig entlastet und Horst dankte dem Vorstand für die geleistete Arbeit im abgelaufenen Ge-

schäftsjahr. Die Neuwahlen bereiteten ihm nicht allzuviel Mühe, denn für alle Ämter fanden sich genügend Kandidaten. Der Vorsitzende Michael Lenzen kandidierte ebenso wieder für sein Amt wie der 2. Vorsitzende Olaf Biethan, Schatzmeister Wolfgang Schmitz, Sportwart Peter Aufderheide und Beisitzerin Astrid Althoff. Für den offenen Posten und die Nachfolge von Franz Waldmann kandidierte Jürgen Gruetzmacher. Für das Amt der Beisitzer gab es mehrere Kandidaten. Steffi Mäuser, die sich besonders um die Jugend kümmern möchte, Michael Bruns und Karin Karrasch. Bei der Wahl wurden Michael Bruns und Karin Karrasch gewählt. Sie komplettieren den Vorstand der sich in den weiteren Ämtern wie folgt zusammensetzt: Vorsitzender Michael Lenzen, 2. Vorsitzende Olaf Biethan und Jürgen Gruetzmacher, Schatzmeister Wolfgang Schmitz, Sportwart Peter Aufderheide. Die wiedergewählten Amtsinhaber wurden alle einstimmig gewählt. Vorsitzender Michael Lenzen bedankte sich bei den ausscheidenden Vorstandsmitgliedern für die geleistete Arbeit den Mitglieder für das große Vertrauen und versprach, dass sich der Vorstand auch in der neuen Besetzung wieder mit aller Kraft, vielen Ideen und großem Engagement für den Verband und seine Ziele einsetzen werden. Er forderte alle Mitglieder auf, sich nach in ihren Möglichkeiten und Fähigkeiten in die Arbeit zum Wohle aller Motorradfahrer einzubringen.

Und die gute Stimmung und das Engagement der Mitglieder zeigte sich auch darin, dass für die nächsten beiden Jahre schon Ausrichter für die Jahreshauptversammlungen gefunden wurden. Nächstes Jahr geht es in den



Riesige Sägen schneiden die Grauwacke.

hohen Norden, nach Hamburg. Da dann keine Neuwahlen anstehen, wird es ein interessantes Rahmenprogramm geben. Aber ich hoffe natürlich, möglichst viele Mitglieder noch vorher bei einer der zahlreichen BVDM-Veranstaltungen zu sehen. So etwa auf der Deutschlandfahrt (siehe Artikel auf Seite 21). Im Rahmen der Jahreshauptversammlung freute sich der Vorsitzende, auch die anwesenden Jubilare ehren zu können. Bernd Laude, der sich um unser Archiv kümmert, wurde für 40-jährige Mitgliedschaft im BVDM, Hans-Hermann Driessen und Lorenz van der Mee für 25-jährige Zugehörigkeit ausgezeichnet.

Natürlich gab es zur Jahreshauptversammlung auch ein kleiner Rahmenprogramm. Da Lindlar bekannt für seine Grauwacke ist, hatte Michael Lenzen eine Führung durch einen Steinbruch organisiert. Hier erfuhren die Teilnehmer viel Wissenswertes über die Geschichte und Tradition der Steinbrüche und wie die Grauwacke entstanden ist. Dass die Steine einst Sedimentschichten auf dem Grund eines Meeres waren, konnten die Motorradfahrer anhand von Fossilien in den Steinen entdecken. Lindlar hat vor Millionen Jahren einmal an einem Meer gelegen.

Nach der Führung und dem offiziellen Teil der JHV setzte sich der neue Vorstand am Abend noch zusammen, um erste Aufgaben zu verteilen und Absprachen zu treffen.

Michael Lenzen



„Ach, das sind die Muscheln und Schnecken.“ Aha-Erlebnis bei Christel. Edmund schaut interessiert zu.



Auf Tour mit EU-Politikern

Der MEP-Ride (MEP= Members of the European Parliament) ist eine Informationsveranstaltung, die Motorradfahrer, ihre gewählten Vertreter und die Mitglieder von Institutionen des Europäischen Parlaments zusammenbringen soll. Die Veranstaltung bietet Mitgliedern des Europäischen Parlaments die Gelegenheit, den Spaß am Motorradfahren zu erfahren und sich mit dem Verkehrsmittel und der Leidenschaft von Millionen Europäer vertrauter zu machen.“ (<http://www.fema-online.eu/index.php?page=faq>). Organisiert wurde das Ganze von der FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations), dem Dachverband der Motorradfahrer in Europa. Olaf Biethan, Wolfgang, Uwe Rossberg und ich, Judith Karrasch, hatten uns gemeldet, beim MEP-Ride zu helfen und den BVDM zu vertreten.

Als ich am Donnerstagmorgen an dem Rasthof Frechen-Nord ankam, hielt ich nach den Motorrädern meiner Gefährten Ausschau, entdeckte aber statt dessen ein bekanntes Gesicht, das ich nicht dort erwartet hatte: Dagmar hielt ihrerseits Ausschau nach bekannten Motorrädern und deren Fahrern. Und sie hatte sogar Kaffee dabei. Das traf sich sehr gut, da ich mein Frühstücksbrötchen mitgenommen hatte, in der Hoffnung, beim Warten in Ruhe zu speisen. Also der Start hätte nicht besser sein können.



Welche Maschine macht wohl mehr Spaß?

Wir kamen an der Rennstrecke in Zoldern an und wurden direkt mit dem Gelände und dem späteren Geschehen vertraut gemacht. Wir vier BVDMler fuhren im Auto einer Organisatorin nach Brüssel, damit wir Leih-Motorräder nach Zoldern fahren konnten. Diese wurden von den Herstel-



Hielten in Brüssel die Fahne für den BVDM hoch: Judith, Olaf, Uwe und Wolfgang (v.l.).





Spaß auf dem Testparcours mit der Ducati (o.). Uwe ist King mit der Suzuki B-King (Bild unten). (Fotos: Biethan)

lern zum Probefahren zur Verfügung gestellt und es gab scheinbar noch ein paar Mopeds, die keine Fahrer gefunden hatten. Ich finde es immer wieder spannend, andere Motorräder zu fahren. Vor allem konnten wir bei dieser Gelegenheit die Maschinen richtig auf der Straße testen



und das für eine ganze Weile. Der Korso sollte ca. zwei Stunden dauern. Das ist schon was anderes, als auf einem Probefahrparcours. Wir konnten unter vier Motorrädern aussuchen: Olaf nahm eine KTM, Wolfgang eine naked Suzuki Bandit, Uwe eine Suzuki Chopper und ich wollte die Kawasaki Versys ausprobieren.

In Brüssel, direkt vor dem Parlamentsgebäude waren die Leihmaschinen aufgereiht. Wer keinen Helm dabei hatte, bekam einen schicken Jet-Helm in Europa-Fahnen-Blau mit dem europäischen Sternenkranz. Dort hatten wir noch nicht viel zu tun, lediglich die Teilnehmer, die mit ihren eigenen Motorrädern kamen, auf die richtige Aufstellung hinzuweisen. Ein sehr interessanter Blickfang waren zwei große schwarze Dieselmotorräder. Schön fand ich sie nicht, aber der Motor, bzw. die Technik sah sehr interessant aus. Es war ein herrlicher Tag und die Sonne schien so stark, dass ich mir meine Sonnenbrille herbei wünschte, die ich leider zu Hause vergessen hatte. Der Korso war eine spannende Sache. Ich habe schon bei mehreren Gedenkfahrten und Motorradgottesdiensten oder sonstigen Korsos teilgenommen und so war ich überrascht, dass wir nach anfangs gesperrten Straßen auf die befahrene Autobahn fuhren. Ich fuhr meinem Vorfahrer auf die mittlere Spur hinterher und bemerkte kurz danach, dass wir rechts



die Ausfahrt nehmen mussten. Aber die Autofahrer haben uns ohne Probleme zwischen gelassen. Ich fand die Fahrt relativ anstrengend, man musste auf so vieles aufpassen: Die Kawasaki Versys ruckelte die ganze Zeit wie ein 2-Takter, da war ich mir nie so sicher, wann ich schalten sollte. Mein Vorfahrer mit seiner Chopper nahm die ganze Spur in Anspruch und gab mir auch einmal zu verstehen, ich sollte doch bitte hinter ihm bleiben und nicht aufholen. So musste ich aufpassen, dass ich ihm nicht zu nahe kam und mich von seiner von Pendelei von links nach rechts nicht irritieren ließ. Hinter mir fuhr man nämlich schön abwechselnd links rechts versetzt. Und dann kam noch alle naselang einer von den Begleitern vorbei, die die Straßen sperrten und dann wieder nach vorne vorbeifahren mussten. Aber es hat trotzdem viel Spaß gemacht.

Mit, ich glaube einer Stunde Verspätung, erreichte der Korso Zoldern. Wir fuhren eine halbe Runde auf der Rennstrecke und hielten an der Startlinie, um mal wieder Fotos machen zu lassen (während der Fahrt von Brüssel wurden



Diesel-Motorräder (Bild oben) sind nicht das Ding von Judith, sie probierte lieber die Kawasaki Versys.

wir von ein paar Mitfahrenden dauernd fotografiert oder gefilmt). Dann, nach einer weiteren fast ganzen Runde, ging es zum Parkplatz. Jetzt kam unser aktiver Part. Wir durften den Probeparcours für Fortgeschrittene aufbauen und betreuen. Da wir nur Hütchen und Absperrband zur Verfügung hatten, bedurfte es einiger Erklärungen. Es gab bei den Probemaschinen auch zwei oder drei „Roller“, die vorne zwei Räder und hinten eines hatten. Die beiden vorderen Räder waren jedoch weiter auseinander als bei den dreirädrigen Rollern, die man schon öfter auf der Straße sieht. Der Slalom mit den Geräten sah nicht so leicht aus. Es fehlte ja die Schräglage. Bei der engen Schlangenlinie fuhr leider keiner von denen auf zwei Rädern durch. Die Zeit auf dem Parcours ging ziemlich schnell vorbei.

Judith Karrasch



In Reih und Glied warten die Motorräder auf die Politiker und Vertreter der Verbände. (Fotos: Biethan)



Viel Arbeit für die FEMA

Am 4. Juni 2011 haben sich die Vertreter der National Organisations (NOs) der FEMA im Hotel Het Reethuis in Muiderberg, NL getroffen.

AMM Spain, Juan Soroa; Biker Union Germany, Harald Eismenger; BMF UK, Chris Hodder; BVDM, Maurice Anderson, DMC Denmark, Hans Henrik Jørgensen; FFMC France, Frédéric Jeorge; IG Motorrad Switzerland, Theodor Klossner + Michael H. Matti; MAG Belgium, Bart Cocquyt + Bart Valent; MAG Ireland, Peter Bartlett; MAG Netherlands, Nico Perk + Wim Taal; MAG-UK, Nick Brown; MCTC Denmark, Jørn Winding; NMCU Norway, Morten Hansen; SMC Sweden, Maria Nordqvist; SMOTO Finland, Juha Liesilinna. Von der FEMA waren Aline Delhaye, Phillip Vogt, Hugo Roebroek und Christine Gesios anwesend, sowie der Präsident Gerard Livett.

Nach der Begrüßung durch den Präsidenten und einer kurzen Vorstellungsrunde haben wir uns mit der Themenliste beschäftigt.

Hugo hat uns die neue Internetseite vorgestellt, die nur für die Mitgliederverbände der FEMA zugänglich ist. Hier werden die neuesten Information und Nachrichten nur für die Mitglieder veröffentlicht. Die Usernamen und Passwörter werden noch zugeschickt.

Die geplanten Änderungen in der FEMA-Konstitution sind noch in der Bearbeitung und werden zur Abstimmung bei der Jahreshauptversammlung im Februar 2012 vorgelegt.

Der Club MMF Malta, der zur Zeit Beobachterstatus hat, wird zum Supporter Club hochgestuft, d.h. der Club zahlt einen reduzierten Beitrag und hat begrenzten Zugang zu FEMA-Informationen. Der Czech Club MACR bleibt auf Beobachterstatus, da er keine funktionierende Organisation hat. Beide Clubs können sich den vollen FEMA-Mitgliedsbeitrag nicht leisten.

Die beiden Mitgliederclubs MAG Austria und GAM Portugal haben die Mitgliedsbeiträge für die letzten zwei Jahre nicht bezahlt. Der Präsident wird beide Clubs anschreiben und eine Frist von vier Wochen zur Bezahlung setzen, ansonsten droht der Ausschluss.

Frederic Jeorge vom FFMC Frankreich hat über das weiter verschlechterte Verhältnis zwischen Motorradfahrern und den Obrigkeiten berichtet. Die Strafen für das zu schnelle Fahren sind drastisch erhöht worden, die Warnschilder für die Kameras werden entfernt. Die Verantwortung für Straßensicherheit wird vom Verkehrsministerium an die Polizei übertragen. Die FFMC lädt zur Protestdemo in Frankreich am 18. Juni ein.

Morten Hansen von NMCU Norwegen hat einige Verbesserungen für die Entwicklungen der Straßensicherheit in

der EU präsentiert. Desweiteren hat er folgende Vorschläge gemacht: 1. Die FEMA soll selbst die Initiative ergreifen und Vorschläge zur Straßensicherheit formulieren, statt erst auf die Aktionen der Ministerien der Mitgliederländer zu reagieren. 2. Die FEMA soll Programme, Projekte und Untersuchungen ausfindig machen und diese beratend begleiten. 3. Die FEMA soll mit Institutionen und Behörden, die sich mit dem Thema beschäftigen, wie z. B. Ministerien, Polizei, Rettungsdienste und Verkehrsverbände kooperieren. 4. Die NOs sollten Kontakt mit Motorradfahrern aus den o.g Gruppen suchen.

Peter Bartlett von MAG Irland berichtete, welche guten Verhältnisse irische Motorradfahrer mit der Polizei in Irland (GARDA) haben. Alle Geschwindigkeitskameras, egal ob festinstalliert oder mobil, sind alle auf der Website der Polizei www.garda.ie aufgelistet.

Philipp Vogt hat den Status der Type Approval Gesetze erläutert. Die Gesetzesänderungen sind von der Kommission veröffentlicht worden und die Akzeptanzfrist ist auf den 20. Juni gesetzt. Bis dahin hat man Zeit, die Änderungen zu kommentieren.

Anderungen an Maschinen unter 125 ccm werden verboten, d.h. keine Änderungen am Auspuff oder der Übersetzung (Scootertuning) sind zulässig. Die Einführung der Emissionsregeln wird um ein Jahr verschoben. Euro 3 wird ignoriert und Euro 4 wird erst 2017 eingeführt. Die Haltbarkeit für Emissionsreinigungsanlagen wird auf 40.000 Kilometer festgesetzt.

Scheinwerfer oder Tagesfahrlichter werden beim Zündungseinschalten automatisch mit eingeschaltet. Entgegen unserer Forderung wird es keinen Ausschaltknopf geben.

Die Zulassungsausnahme für Kleinhersteller wird von fünf auf 20 Maschinen erhöht.

Wim Taal von MAG NL hat einen Aktionsplan für Straßensicherheit vorgestellt. Der Plan wurde in Kooperation mit dem Verkehrsministerium ausgearbeitet. Der Plan besteht aus drei Maßnahmen: 1: Weiterbildung für alle Motorradfahrer. 2: Informationskampagne um das Tragen von Schutzkleidung zu erhöhen. 3: Informationskampagne um Autofahrer besser für Motorradfahrer zu sensibilisieren.

Diese Präsentation und das Handbook in holländischer und englischer Sprache sind auf der FEMA Webseite verfügbar.

Nick Brown von MAG UK hat deren „Get a Grip“ (Bessere Reifenhaftung) Kampagne erläutert. Zusammen mit einem Kanaldeckelhersteller versucht die MAG UK britische Straßenbauer zu überzeugen, die alten Kanaldeckel aus Stahl durch verbesserte Kunststoffdeckel zu ersetzen.

Die neuen Kanaldeckel haben eine sehr griffige Oberfläche





che und sind länger haltbar als die alten Stahldeckel.

Juha Liesilinna von SMOTO Schweden beschrieb eine neue Hilfseinrichtung für verunglückte Motorradfahrer und deren Freunde & Angehörige. Acht geschulte Betreuer sind ständig erreichbar, um flächendeckend eine psychologische Betreuung zu gewährleisten.

Zum Schluss erläuterte Aline die aktuelle Arbeit der FEMA. Um die 3. Führerscheindirektive, eine Initiative aus Brüssel mit dem Ziel das Mindestalter für den Erwerb des Motorradführerscheins um zwei Jahre zu erhöhen, effektiv zu bekämpfen, bittet sie um Informationen von den NOs zum aktuellen Stand in den einzelnen Ländern.

Die nächste MEP-Ride findet am 9. Mai 2012 in Brüssel statt. Aline bittet um Vorschläge, um das Problem fehlender Schutzkleidung, z.B. Helme, Jacken und Handschuhe, für die Teilnehmer zu lösen.

Vom 01 bis 02. Oktober 2012 findet in Köln die 9. Interna-

tionale Motorradkonferenz des IFZ statt.

Das nächste FEMA-Meeting findet am 15. Oktober in Brüssel statt. In Verbindung mit diesem Termin finden am 17. und 18. 10. 2011 auch die Lobbydays der Abgeordneten statt.

Angedacht ist zu diesem Termin ein EU-Motorradforum, bei dem Interessierte ihre Meinung zu aktuellen Motorradthemen äußern können. Zeit und Ort werden noch bekannt gegeben.

Aline folgt einer Einladung nach Australien, um die Arbeit der FEMA und die Situation europäischer Motorradfahrer im australischen Motorradverband zu erläutern.

Die Finanzierung des Riderscan Projektes, einer Datenbank zur Erfassung von Motorradunfällen in Europa, ist gefährdet und wird wahrscheinlich zu einer Verkleinerung des Projektes führen, wenn keine weiteren Sponsoren gefunden werden.

Maurice Anderson

1000-jähriges SHT

Eine Neuwahl birgt viel Gutes! Oder – Wer macht mit beim 1000-jährigen SHT?

Zum Glück für unsere gute Arbeit für den BVDM hat sich zur diesjährigen JHV am 16.04.2011 in Lindlar ein neuer Vorstand formiert. Gegangen sind Herma Janssen, Franz Waldmann und ich. Ich wurde nicht neu gewählt und das gefällt mir prima. Nicht nur, weil ich privat in zwei Pflegefälle involviert bin, sondern vor allem, weil es zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind und mittlerweile die brachliegende Sicherheitstrainingsarbeit wieder aufgebaut und aufblühen lassen können. Super!

Ich freue mich, intensiv in der von mir eingerichteten Sicherheitstrainings-AG mit den anderen Moderatoren die neuen Visionen für die nächsten Jahre in der aktiven Sicherheitsarbeit entwickeln zu dürfen.

Mit Michael Bruns haben wir von der Sicherheitsarbeit wieder einen starken Moderator im Vorstand, der von der SHT-Bürofee Susanne Böhm entgeltlich unterstützt wird. Den Unterstützung muss/darf sein.

Unterstützung wird es auch durch die weiter ausgebauten Messearbeit über Dagmar Schreiner, Steffi Mäuser und Karin Karrasch geben. Da freu' ich mich jetzt schon auf die

weiteren neue Ideen und Womenpower in Sachen Marketing. Denn das ist neben einer guten Moderatoren-Ausbildung das „A und O“ für eine beständige Sicherheitsarbeit.

Um all diesen engagierten Menschen im BVDM Rückhalt zu verschaffen, wäre es toll, wenn jeder für sich überlegt, wie man die aktive Motorradsicherheitstrainingsarbeit im Verband noch weiter voran bringen kann.

Erzähl z.B. in Deinem Bekanntenkreis wie cool, spaßig, toll und gewinnbringend so ein Sicherheitstag sein kann. Wie es dich aufgebaut und neue Ideen und mehr Souveränität rund ums Motorrad fahren gebracht hat. Denn ein SHT ist lohnend für jeden. Dem der es macht und denen, denen nichts passiert.

Arbeiten wir gemeinsam an der Vision – Zero Unfälle im Straßenverkehr!! Dazu habe ich noch immer die Idee im Kopf des 1000-jährigen SHT's. Das bedeutet, teilnehmende Fahrer/in und Maschinen sind zusammen mehr als 1000 Jahre alt. Dies Training könnte

am 10. oder 11. September 2011 in und um Lindlar stattfinden. Wer macht mit??? Ich hoffe du oder dein Motorrad ist alt genug. Also pack nicht die Badehose, sondern dein altes Schätzchen ein und dann komm mit zum SHT.

Alles Gute und immer die richtige Schräglage
Astrid Althoff





Der BVDM im wilden Süden

Wild, oder besser gesagt hoch her ging's tatsächlich auf der IMOT in München. Hatten uns die Veranstalter nach langem Ringen doch einen Spitzenplatz in Halle 4 gemeinsam mit einigen namhaften Ausstellern zugestanden. Das total gemischte Publikum war verwundert, den BVDM, wenn sie denn schon mal was vom Verband gehört hatten, jenseits der Weißwurstgrenze anzutreffen. Und wir lagen mit unserer Präsentation wieder mal total richtig. Sicherheitstrai-



Das motivierte Team um BVDM-Moderator Andreas Porz freut sich auf viele gute Gespräche (Bild oben). Am Stand des BVDM war immer viel los (unten links). Astrid und Andreas im Gespräch (r.).

nings, kombinierte Trainings und Reisen, das waren die Themen, warum die Besucher auf die Messe gekommen waren, warum wir so große Resonanz hatten. Das ganze etwas marktschreierisch, aber dennoch seriös, feilgeboten, mit Witz und Spaß die Leute an den Stand gelockt, oder auf den Gängen angesprochen, ist nach unserer Erfahrung das Konzept, das zieht. Unkonventionell halt, was uns mit der Spitzenbesetzung super gelungen ist. Selbst Astrid war ganz und gar infiziert und hätte fast zu guter Letzt ihren Flieger nach Lindlar verpasst. Dann fällt es auch leicht, den Besuchern die Arbeit des Verbandes nahe

zu bringen, es macht die Sache einfach rund.

Allen Akteuren einen herzlichen Dank. Deren Feedback hatten wir schon Sonntagabend. Die Truppe steht schon für's nächste Jahr... hier im wilden Süden.

Andreas Porz

Dass die Messe Geld von den gemeinnützigen Verbänden für den Stand haben will, ist dagegen eine Entwicklung, die wir nicht gutheißen können. Schließlich arbeiten wir ehrenamtlich für die Motorradfahrer und die Zukunft des Motorrads. Und davon profitiert letztlich auch die Messe (Anm. d. Redaktion).



Am Puls der Zeit

Die Motorräder in Dortmund ist die wichtigste Frühjahrsmesse. Der BVDM war natürlich mit einem Stand und aktuellen Themen wie Winterreifenpflicht dabei. Gleich drei Berichte erzählen vom Auftritt des BVDM und Erlebnissen auf der Motorradmesse.

Fastelovend in Köln und ich in Dortmund, fernab vom Trubel. Um so schöner, dass Donnerstagmorgen vom Stand der Blue Knights (uns gegenüber) das Lied „Hey Kölle, Du ming Stadt am Ring . . . , Du biss eh Jefe“ zu hören war. Klar, dass ich beim Herrichten unseres Messestandes laut mitgesungen habe. Freude pur war die Begrüßung Köln an Dortmund, denn am nächsten Tag (Freitag) sollte das Bundesligaspiel Dortmund gegen Köln stattfinden – und die Kölner haben verloren – also gab es am Samstag eine Runde Kaffee von unserem Stand.

Unser angemieteter Messestand, seit drei Jahren der gleiche Platz in den Messehallen, hat mich begeistert, sehr offen und großzügig. Ausstellungsstücke, organisiert von Michael Wilczynski waren der Elektroroller der Stadt Schwerte sowie Reifen von den Firmen Heidenau und MEFO (siehe hierzu Bericht von Michael W.). Durch die Winterreifen und die neue Winterreifenpflicht für Motorräder kamen wir immer ins Gespräch, zumal die Witterung draußen von Raureif geprägt war. Was tun, wenn organs

die Temperaturen unter Null sind und um die Mittagszeit sonnig und warm? Es wurde heiß diskutiert und spontan am nächsten Tag kam das Plakat unter dem BVDM-Logo von Michael W.: Wir kümmern uns.

Steffi, mit mir auf der Messe Leipzig im Januar, wollte in Dortmund die Meinung junger Messebesucher wissen



und hat kurzfristig einen Fragebogen erstellt. Den haben wir auf dem Messestand mit Fragen wie beispielsweise Kenne ich den BVDM? Wenn ja, wodurch? Was erwarte ich von einer Interessengemeinschaft? und einiges mehr, verteilt. Als ich Steffi die ausgefüllten Fragebogen übergeben habe, war sie über die vielen Rückmeldungen überrascht. Ausgewertet werden müssen sie noch, und das erste Ergebnis gibt es zur JHV des BVDM im April in Lindlar und dann auch in der Ballhupe.



Viele Helfer rund um Dagmar Schreiner (Bild oben 2.v.r.) sorgten für einen gelungenen Auftritt auf der Messe in Dortmund. Mit seinen Themen war der BVDM am Puls der Zeit.

Marius, Sohn von Michael Wilczynski hat am Sonntag die BVDM-Messepräsenz live erlebt und dabei viele Ideen entwickelt, wie Jugendliche auf uns, den BVDM aufmerksam gemacht werden können. Er hat mich



schon begeistert und wird entsprechende Vorschläge dem BVDM vorstellen.

Ich konnte zwei neue Mitstreiter im Messeteam begrüßen, Norbert Lohaus und Peter Gippner. Weitere Unterstützung erhielte wir durch Margret Eimermacher, Peter und Inge Aufderheide, Ralf Dormagen, Michael Wilczynski, Marius Wilczynski, Olaf Biethan, Michael Kirschke und Donatus Berchtold. Allen herzlichen Dank, denn ohne tat-

kräftige Unterstützung geht nichts!

Alles in lag die Besucherzahl der Messe Dortmund laut Veranstalter knapp unter dem Niveau von 2010. Das mag am Karnevalswochenende gelegen haben oder auch an den ersten Sonnenstrahlen, die doch einige Motorradfahrer zur ersten Motorradtour animiert haben, anstatt in die Messehallen zu kommen. Wir sehen uns in 2012 gesund wieder.
Dagmar Schreiner, Referat Messe

Tolle Tage in Dortmund

Die Motorräder in den Dortmunder Westfalahallen riefen und der BVDM e.V. kam. Trotz des Karnevalswochenendes war das Messeteam dank Dagmar Schreiner komplett eingesetzt und beplant.

In der Vorbereitungsphase hatten wir uns darauf verständigt, das Thema Winterreifenpflicht zum Hauptthema zu erklären. Als Hingucker (neudeutsch Eye-catcher) wählte das Team einen Elektroroller der Stadtwerke Schwerte, die uns das Gefährt kostenfrei zur Verfügung stellte.

Für die Winterreifenpflicht kümmerten wir uns um Ausstellungsstücke der Firma Heidenau, die sehr kooperativ war. Am Samstag vor der Messe erteilte den Verfasser des Artikels noch ein Anruf von Horst Orlowski. Er schilderte, dass er mit der Firma MEFO, die uns immer auf dem Elefantentreffen unterstützen, Kontakt aufgenommen habe. Auch dieser Reifenhersteller wollte uns gerne Winterreifen für Bikes zur Verfügung stellen. Montagmorgens telefonierte ich mit Herrn Liebl von MEFO Sports und er sicherte mir zu, die Ausstellungsstücke sofort auf die Reise nach Dortmund zu schicken. Dienstags konnte ich die guten Stücke in Empfang nehmen. Alles bestens. Auch auf diesem Weg noch einmal Danke an die Reifenhersteller.

Mittwochs begann dann der Aufbau. Dagmar und Margret (Eimi) übernahmen den Hauptpart. Ich brauchte nur E-Roller und Reifen anzuliefern. Auf allen Messen, die ich mit Dagmar bisher gemeinsam veranstaltet habe, musste ich feststellen, Dagmar ist zu den Messeterminen immer erkältet. Mal mehr, mal weniger. (Anmerkung Dagmar: kein Wunder, wenn tags zuvor unser Stand hergerichtet werden muss und es in den Messehallen wie „Hechtsuppe zieht“.)



Immer im Gespräch: Michael Wilczynski stand Rede und Antwort zu Streckensperrungen und Winterreifen, die die Firmen Heidenau und MEFO zur Verfügung gestellt hatten. (Fotos: Wilczynski)

Pünktlich um 7.45 Uhr auf Weiberfastnacht traf das Messeteam in Dortmund ein und stellte erstmal fest, 2 Grad Celsius sind sehr kalt, wenn man draußen vor den Messetoren steht und um Einlass bittet (Anmerkung Dagmar: Aussteller werden pünktlich 8 Uhr eingelassen und in diesem Jahr hatte wohl keiner der Befugten den passenden Schlüssel für den Eingang.).



Bis 9 Uhr hatten wir alle Dinge an ihrem Platz und der Kaffee war auch gekocht. Dagmar machte ihre „Drohung“ wahr und hielt eine Einweisung ab. Da die ganzen Rheinländer aber auf Weiberfastnacht besseres zu tun haben, als die Motorradmesse in Dortmund aufzusuchen, blieb es den Donnerstag recht ruhig. Es gab einige gute Gespräche und auch die Fragebögen zum Thema BVDM e.V. wurden ausgefüllt. Viele bekannte Gesichter von anderen Ständen waren wieder zu erkennen. Man ist halt eine große Familie.

Freitags lief das Messegesehen etwas besser. Mehr Besucher und alle waren mittlerweile gut im Stoff. Themen die immer wieder angesprochen wurden waren: Winterreifen, Streckensperrungen und das Elefantentreffen. Alte Hasen, die unseren Verband schon lange kennen, erklärten immer wieder, wir würden zu wenig in der Öffentlichkeit auftreten, oder zu wenig machen. Nachdem das Team erklärte, was der Verband alles macht, wurde die Aussage etwas relativiert. Die Jüngeren, die durch uns auf den BVDM angesprochen wurden erläuterten, dass der BVDM nicht bekannt ist und bunter werden sollte. Auch bezogen auf den „altbackenen“ Messestand, nicht auf den Stand selbst, sondern auf die Unscheinbarkeit. Man würde uns einfach übersehen. Nach gut zwölf Messestunden konnten die Mitarbeiter um Dagmar herum dann den Heimweg antreten.

Samstag war dann der Tag der Tage. Sehr voll und vie-



le Gespräche bis zum Ende der Messe. Anstrengend, aber auch aus- bzw. erfüllend.

Den Abschlusstag mit Aufräumen und Abbau bildete dann der Sonntag. Nicht ganz so voll wie Samstag, aber ein interessiertes und auch qualifiziertes Publikum.

Abends hab ich dann noch nicht einmal mehr auf die Uhr gesehen, als ich zu Hause war. Einfach zufrieden mit dem Verlauf der vier Tage, ließ ich mich in mein Bett fallen und freue mich schon wieder auf das nächste Mal mit so einem tollen, vielseitigen Messe-Team.

Michael Wilczynski



Rund um Winterreifen drehten sich viele Gespräche auf der Messe. (Fotos: Wilczynski)





Weniger Besucher verzeichnete die Motorräder in Dortmund in diesem Jahr. (Foto: Biethan)

Natürlich war ich hauptsächlich auf dem BVDM-Stand aktiv. Allerdings findet sich auch für die Standbesetzung immer mal die Zeit, selber ein wenig über die Messe zu schauen.

Die MOTORRÄDER ist eine Verbrauchermesse, die reichlich Gelegenheit bietet, geplant und ungeplant, Geld zu „investieren“ – in neue Schutzbekleidung oder anderes Motorradzubehör.

Motorradneuvorstellungen in Dortmund sind selten und eher die Ausnahme. Dafür bestand die Möglichkeit, sich über die aktuellen Motorräder aller großen und auch weniger großen Hersteller zu informieren, diese zu begutachten und natürlich auch Probe zu sitzen. Das mag sicherlich vielen helfen bei der Entscheidungsfindung. Die MOTORRÄDER bietet dazu eine gute Gelegenheit. Zwar beabsichtige ich nicht, mir ein neues Alltagsmotorrad zu kaufen, in Anbetracht des aktuellen Kilometerstandes meiner RT, sollte man aber immer darauf vorbereitet sein, was der Markt so hergibt. So konnte ich mich auf der Mes-

se davon überzeugen, dass bei einer Alternative die ich in Betracht ziehe, zwei wesentliche persönliche Kritikpunkte aktuell behoben wurden. Bei der Moto Guzzi Norge muss nicht mehr die Seitenverkleidung demontiert werden, um den Ölstand zu kontrollieren und die Scheibe ist jetzt grundsätzlich elektrisch zu verstellen. Eine Detail, das ich im Alltag nicht mehr missen möchte.

Interessant war auch, mal über den Rand der eigenen Favoriten zu schauen. Mächtig, imposant und gut anzuschauen was am Victory-Stand so stand. Ob man damit auch in der Eifel um Spitzkehren kommt?

Futuristisch und Interessant auch die erstmals in Deutschland gezeigte „Concept C“ Studie am BMW-Stand. Im Design eines Roller präsentierte BMW Ihre eher luxuriöse Lösung für den Individualverkehr im urbanen Großstadtverkehr der Zukunft. Das Navi scheint in die Cockpit-Anzeige integriert zu sein. Ob vorgesehen ist, in den Bildschirmen links und rechts (über Kameras mit Spiegelfunktion) im Stau oder Stehen Internet- oder TV-Inhal-



BMW präsentierte die Studie eines Rollers, der schon bald auf den Straßen fahren könnte. (Foto: Biethan)

te anschauen zu können, konnte mir am Stand niemand beantworten. Auch der Antrieb war nicht zu erkennen. Gerüchten zu Folge ist es ein neuer Zweizylinder-Motor. Aber auch ein großer Akku und ein E-Motor würden dem Concept C gut zu Gesicht stehen. Schriftliche Infos waren am Stand nicht verfügbar. So weckt allein das Äußere das Interesse, mehr zu erfahren.

Am Stand von Touratech waren die ersten Zubehörsätze für helles und Strom sparendes Tagfahrlicht auf LED-Basis an einzelnen ausgestellten Motorrädern zu sehen. Leider fehlt zum Messetermin noch die Genehmigung, diese auch umwelt- (8 Watt statt 40 W) und sicherheitsfreundlich (bessere Erkennbarkeit im Hellen) als Ersatz für das Abblendlicht am Tage zu verwenden.

Wenig Verkehr herrschte dagegen auf dem E-Bike-Parcour in Halle 6. Ob es daran lag, dass überwiegend Hybrid-Fahrräder zur Probefahrt auf einer Motorradmesse bereitstanden?

Viel Gespräche gab es dagegen gleich gegenüber auf einem Stand, der es gar nicht nötig hat, für seine Veranstaltung Werbung zu machen. Innerhalb von zwei Stunden sind in der Regel alle 168 Plätze für das „WuppEnduro“ im

Rahmen von „Wuppertal 24h Live“ vergeben. Die von Martin Lietz initiierte Veranstaltung bietet die einmalige Gelegenheit, inmitten einer Großstadt legal Enduro zu fahren und so ganz neue Perspektiven zu erhalten. Sie richtet sich vor allen an Enduroanfänger und Fahrer großer Reiseenduros. Da es an Teilnehmern nicht mangelt, nutzte man hier die Möglichkeit, sich bei den vielen Sponsoren zu bedanken, die jedes Jahr dafür sorgen, dass nach der Veranstaltung hohe vierstellige Eurobeträge an karitative Einrichtungen fließen. Endurofahren und Gutes tun. Schade, dass es nicht mehr solcher Veranstaltungen in Deutschland gibt.

Mittelfristig hatte ich geplant, meine mittlerweile in die Jahre gekommene Motorradhose und täglich genutzte Motorradjacke durch neue Bekleidung zu ersetzen. Da konnte ich dem Angebot auf dem Stand eines Deutschen Herstellers von hochwertiger Motorradbekleidung nicht entfliehen. Neu eingekleidet, viel Geld gespart aber auch viel ausgegeben! Den Erzählungen nach ging es nicht nur mir so. Die MOTORRÄDER bieten immer eine Möglichkeit ungeplant bzw. vorgezogen ein wenig (mehr) Geld für Motorradbekleidung auszugeben und dabei auch gegenüber



dem normalen Preis zu sparen.

Was auffällt ist, dass fast ausschließlich schwarze Bekleidung angeboten wird. Hier stellt sich mir die Frage wie mit Ei und Huhn. Was war zuerst da? Wird nur schwarzes angeboten weil die Kunden es wollen oder kauft der Kunden nahezu ausschließlich Schwarzes weil nichts anderes angeboten wird? Der Sicherheit würde ein wenig mehr Farbe in der Bekleidung gut tun. Meine neue Bekleidung ist ganz bewusst nicht schwarz gewählt.

Im weiteren Rundgang über die Messe wurde dann mein Vorrat an Edelstahlschrauben und –muttern wieder ein wenig aufgefüllt und benötigte Teile mit Messerabatt bei

einem bekannten süddeutschen Motorradzubehörhersteller geordert.

Auch wenn die offizielle Ausstellerliste 416 Aussteller in den fünf Hallen verzeichnet, wird man den Eindruck nicht los, dass sich die Messe – zumindest flächenmäßig – immer etwas verkleinert. Eine Feststellung, die auch mehrere Besucher des BVDM-Standes äußerten. Allerdings ist Dortmund immer noch eine der größeren Motorradmessen und nach meiner Erfahrung lohnt sich ein Besuch allemal. Alleine die vielen – wohl als „Small Talk“ bezeichneten – Gespräche an den verschiedenen Ständen brachten viel Informationen und Kontakte.

Olaf Biethan

33. Deutschlandfahrt

Kurven, Geschichte und Kultur – auf in den Osten, nach dem Motto: selber aktiv planen, orientieren und fahren! 2010 wegen Hochwasser ausgefallen, 2011 erkunden wir Sachsen!

Die 33. BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer findet vom 26. bis 28. August 2011 statt. Das Veranstaltungsgelände erstreckt sich zwischen Elster, Elbe und Neiße über Vogtland, Erzgebirge und Elbsandsteingebirge bis in die Lausitz. Ziel ist das Mekka der Motorradfahrer: Schloss Augustusburg.

Und das ist die Deutschlandfahrt: Die Teilnehmer „erfahren“ jedes Jahr auf den schönsten Motorradstraßen neue und abwechslungsreiche Landschaften. Dabei ist es egal, ob es um lustbetontes Motorradfahren oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb um Pokale geht; die Deutschlandfahrt bietet beides. Jeder Teilnehmer entscheidet für sich selbst, welche Ausprägung für ihn das Richtige ist. 12 Hauptkontrollstellen mit je drei touristisch und kulturell interessanten Nebenkontrollen ergeben immerhin 48 mögliche reizvolle Zwischenstationen auf der Fahrt zum Zielort. Da jeder Teilnehmer seine persönliche Route aus zahlreichen Variationen zusammenstellt, kann man erst am Ziel sehen, wie viele gleichgesinnte Motorradfahrer den Spaß an der Deutschlandfahrt genießen.



Bei den Kontrollstellen werden durch Stempel der Posten und durch das Beantworten von Fragen Punkte gesammelt. Damit kein Zeitdruck entsteht, sind Mindestfahrzeiten einzuhalten. Die Teilnehmerzahlen haben sich in den letzten Jahren zwischen 80 und 100 bewegt. Die Ausschreibung zur BVDM-Deutschlandfahrt gibt es auf der Homepage www.bvdm.de.

Das Erzgebirge steht einerseits für Bergbau, Industrie und Waldsterben, aber auch für Spielzeug, Räuchermänner und

Weihnachtspyramiden. Die gebirgige Kulturlandschaft im Herzen Europas wurde geprägt durch Holz, Wasserkraft und Bodenschätze. Das alles gilt es zu erkunden, genauso wie alte Eisenbahnen, Motorradgeschichte und viele schöne Motorradstrecken.

Die Motorradsammlung im Schloss Augustusburg gehört zu den bedeutendsten Zweiradsammlungen Europas mit den Ausstellungsschwerpunkten Motorradgeschichte, Motorradsport, Zschopauer Motorradbau (DKW, MZ). Die Ausstellung bietet einen umfassenden Überblick über die 100-jährige Geschichte des Motorrads. Fast alle bedeutenden Konstruktionen sind im Original vorhanden. Darunter viele Unikate z.B. eine Hildebrand & Wolfmüller (erstes Serienmotorrad 1894), zwei Megola (mit Fünfzylinder Sternmotor 1922), zwei Böhmerland (längstes Serienmotorrad 1928), Rennmotorräder (DKW UL 500, DKW ULD 500, zwölf MZ-Werksrennmaschinen). Ein lohnenswertes Ziel in einer tollen Gegend.

Wolfgang Schmitz



Die Herren auf Tour

Motorradfahren macht müde, das erfuhren die Tourenfreunde Wuppertal auf ihrer Herrenfahrt nach und durch Cornwall. Dabei gab es auch noch einige Verluste.

Es ist mal wieder soweit. Unsere diesjährige Herrentour soll uns nach Süngland bzw. Cornwall führen. Von Wuppertal starten

Bertold rechts Richtung Dünnkirchen zur Fähre abbiegen.

Auf der Fähre oder auch noch davor hat Big Willi den ersten aber nicht letzten Verlust zu beklagen: Brille verloren. Nach der Überfahrt in Dover angekommen, fahren wir an der Küste entlang Richtung Brighton. Bei der dortigen Ortsdurchfahrt gibt es den nächsten Verlust: Wir verlieren die Hälfte der Truppe.

Ankunft gegen 19.30 Uhr in Mund-

ting Winchester. Hier schauen sich Karl und Rainer die Stadt mit ihrer schönen alten Kathedrale an. Weil Motorradfahren ja so müde macht, bleibt der Rest der Truppe auf dem Parkplatz und „bewacht“ die Motorräder. Von hier aus brechen wir auf nach Stonhenge. Aber da da ja nur alte Steine aufgestellt sind, bleibt der größte Teil der Truppe wieder auf dem Parkplatz bei den Motorrädern (weil ja Motorradfahren so



Rainer, Bert, Manfred und Karl zunächst nach Venlo, wo wir den Rest, also Berthold, Winfried und Big Willi treffen. Von dort aus geht es über Belgien nach Calais in Frankreich. Unser „Chef Rainer“ ist in diesem Jahr tieftraurig, hatte doch sein geliebtes „Garminski“ noch vor der Fahrt sein Leben ausgehaucht, (aber darüber an anderer Stelle mehr). Er muss Berthold mit seinem Garmin als Tourguide den Vortritt lassen. Naja, aller Anfang ist schwer. Noch vor Calais will

ham, wo Rainer und Bert sich bei Glyn einquartieren. Der Rest der Truppe hat im Bulls Head gebucht. Wie sich herausstellt, klein aber fein. Nach gutem Abendessen gesellt sich die Truppe noch auf die Terrasse (natürlich wegen der Raucher) mit „gutem englischem Bier“.

17. Juni

Heute geht es nach gutem englischem Frühstück auf die zweite Etappe der Anreise zu unserem Ziel nach Cornwall. Zunächst fahren wir Rich-

müde macht). Ab Stonhenge treiben wird die Motorräder zunächst über Schnellstraßen, dann weiter über schmale „Singleroads“ durch Dartmoor nach Plymouth. Dabei wird der Grenzfluss „Tamar“ auf der Riesen „Toll Brigade“ überquert. Nach unserer Ankunft gegen 19.30 Uhr in Downende macht uns Theresa nach der Zimmeraufteilung noch eine Kleinigkeit zu essen.

18. Juni

Heute ist Ruhetag, zumindest was



das Motorradfahren angeht, denn wir lassen und per Taxi nach Loe bringen, wo wir uns in einer Hafenkneipe die deutsche 0:1 Niederlage gegen Serbien reinziehen. Auf dem Rückweg mit dem Taxi zurück nach Downende der nächste Verlust: Big Willi verliert sein I-Phone im Taxi. (Zum Glück hat er es am nächsten Tag für 20 Euro Finderlohn wiederbekommen). Manni und Rainer haben es besser, sie fahren Motorrad besuchen Plymoth und den kleinen alten Fischerort Polporree. Abends treffen wir wieder alle zusammen, tauschen uns über unser Erlebnisse aus und essen in Downende zu Abend.

19. Juni

Heute steht die Tour nach St. Ives auf dem Programm. Ab Downende führt uns die Strecke zunächst über Liskeard und Lostwithiel nach Megavissey ans Meer. Ein sehr schöner Ort. Von dort aus bleiben wir, so gut es geht, immer in Sichtweite zum Meer nach St. Maves. Danach überqueren wir mit einer Fähre die „Carrick-Roads Bucht“ nach Falmouth. Weiter geht es in Richtung Helston, wo wir an einem riesigen Air-Force-Gelände vorbeikommen. Von dort aus fahren wir nach St. Michaels Mount (die gleiche Kirche wie vor der französischen Küste) vorbei nach Land`s End. Hier machen wir dann richtig Pause. Wir sitzen in einer Strandbar und genießen die schöne Aussicht aufs Meer. Anschließend fahren wir über die so genannten „Single Roads“ zum eigentlichen Zielort St. Ives. Ein größerer Badeort, wunderschön, aber sehr überlaufen. Für den Rückweg nach Downende nehmen wir dann die Schnellstraßen A30 + A38. Hier lassen wir die Maschinen richtig laufen, denn im Heimatquartier wartet die bestellte Seezun-

ge zum Abendessen auf uns.

20. Juni

Heute wollen wir die so genannte „King Artur Runde“ in Angriff nehmen. Los geht es zunächst über Single-Roads nach Newquay. Das ist ein etwas älterer Badeort, in dem noch viele Geschäfte geschlossen haben. Aber Strand und Landschaft sind so, wie man sich englische Badeorte vorstellt. An der Atlantikküste vorbei fahren wir nach Padstow. Zwischendurch halten wir an den Klippen an, wo fleißig fotografiert wird. In Padstow angekommen, (ein altes bekanntes Fischerörtchen, in dem schon viele Pilcherfilme gedreht worden sind) stärken wir uns zunächst in einem Imbiss. Nicht ohne einen erneuten Verlust. Bert verliert hier seine Kamera. Wir fahren weiter über Trebetherick und Port Issac, wo Kaffee



getrunken wird, nach Tintagel Head, dem Sitz King Arturs. Da der Weg zu Fuß zur Ruine den meisten zu weit ist, machen wir uns auf den Heimweg. Kurz vor zuhause stoppen wir in, um hier zu Abend zu Essen.

21. Juni

Für heute hat sich unser „Käpten“ die „Bodmin Moor-Tour“ ausgedacht. Wieder erwarten uns zunächst die so genannten „Country Lanes“, riesige Landsträßchen, ungefähr eine Boxer-BMW breit, und rechts und links von hohen Hecken gesäumt. In Bodmin angekommen finden wir leider dank

liebenswürdiger Politessen für unsere Motorräder keinen Parkplatz. Also fahren es weiter über St. Neot nach Bolventor. Hier passiert leider unserem Chef ein kleines Mißgeschick. Er will auf einer abschüssigen Straße in einer Rechtskurve anhalten, findet aber mit dem rechten Fuß keinen Halt, und die Yamaha fällt auf der Seite. Dabei bricht die Fußraste ab. Auf einem „schönen“ Parkplatz („schöne“ Parkplätze sind immer mit einer Toilette für Bert ausgestattet) machen wir Rast. Rainer will noch zu Fuß zum Wasserfall, doch der ist zu weit.

22. Juni

Heute fahren wir nach Plymouth. Rainer will sich hier bei Yamaha eine neue Fußraste besorgen. Nachdem das erledigt ist, schauen wir noch auf eine Tasse Kaffee bei BMW vorbei. Weiter geht es mit der Fähre über

den Grenzfluß Tamar, der Cornwall von Devon trennt. Über Cawsand führt uns die Strecke durch eine wundervolle Gegend immer am Meer entlang wieder Richtung Unterkunft.

23. Juni

Bert, Manni, Berthold, Winfried und Rainer müssen heute unbedingt nochmal nach St. Ives zum „Cornish Tea“. Damit das auch relativ

schnell geht, geht es über die Schnellstraße genommen. Karl, Willi und Glyn machen auf die „Ruhige“, und schauen sich Fußball an.

24. Juni

Heute ist Abreisetag. Über Portsmyth, wo wir die „Victory“ im Hafen besichtigen, geht es wieder zur Zwischenübernachtung ins „Bulls Head“.

25. Juni

Wir verabschieden uns von Glyn und machen uns auf den Heimweg. Zunächst bis Dover aufs Schiff, Überfahrt, dann ohne weiteren Verlust Knallgas nach Hause. **Karl-Heinz Linke**



Das lässt sich gut an

Frühlingshafte Temperaturen bei Abfahrt (mit beladenem Auto) in Köln zum Nürburgring. Gemeinsam mit Heiner Verwaayen, SHT-Moderator, aber hier für Fa. Baehr-Motofunk tätig, teilten wir uns eine Standfläche im alten Fahrerlager des Nürburgrings, das als Veranstaltungsort für die Saisonöffnung „Anlassen Nürburgring“ genutzt wurde. Nach Ankunft am Ring war es beim Herrichten des BVDM-Standes trotz Sonnenschein sehr kalt – heftiger Wind der rauen Eifel. Die Ballhupen und auch die Flyer mussten mit Steinen beschwert werden. Jürgen Borchert, SHT-Moderator, war mit seinem Gespann gekommen, um zu unterstützen. Ich war noch nie direkt auf dem Gelände des Nürburgrings, noch sehr ruhig, aber trotzdem faszinierend, so direkt in der Nähe der GP-Strecke. Auf dem Eventgelände waren Infostände u.a. von der Polizei mit ihrem „rollenden Klassenzimmer“ sowie das Verkehrssicherheitsmobil, TÜV Rheinland und der ADAC-Tachoprüfstand. Die Vorführungen der Polizeimotorradstaffel zogen viele Besucher an. Unser BVDM-Infostand befand sich direkt am Rand des Geländes, auf dem der ökumenische Gottesdienst statt-



Viele Gespräche über den BVDM führte das Standpersonal.

fand. Dadurch konnten wir durch die sich einfindenden Besucher sehr viele Gespräche in Sachen BVDM führen. Überrascht hat mich, dass sich die Gespräche über das Elefantentreffen nicht auf das „Alte“ am Nürburgring bezogen, sondern auf das im „Hexenkessel von Loh“. Durch den Lageplan im ET-Programmheft konnte der junge Mann seiner Ehefrau genau erklären, wo er sein Zelt aufgebaut hatte und im nächsten Jahr unbedingt wieder in den Bay-



Viele Motorradfahrer zog es zum Nürburgring. Bei allen Messen dabei: Dagmar Schreiner (kl. Foto).



erischen Wald muss. Unser Flyer der Tourenzielfahrt 2011 „Wasser“ zog einen Besucher aus dem Nachbarland Frankreich an. Er regt auf der Suche nach dem Zielen unserer TZF auch den Besuch des Schiffshebewerkes in Arzviller/Elsaß an. Mehr Infos darüber sind zu finden unter www.badenpage.de/ausflugsziele/ausflugsziele-in-der-region-elsass/schiffshebewerk.html.

Die Temperaturen wurden langsam angenehmer. Ute und Bernd Krämer sowie Karin und Judith Karrasch, die ihre Motorräder auf Grund des großen Besucherandrangs außerhalb des Veranstaltungsgeländes parkten, besuchten uns. Und auch Pia und Holger Ganswirt, die begeistert über ihren Motorradurlaub im Januar im Oman erzählten.

Ich hoffe doch, dass wir von Euch einen Bericht in einer der nächsten Ballhupen lesen können. Alles in allem hat sich unsere BVDM-Präsenz auf dem Nürburgring gelohnt. Es ist sehr wichtig, dass wir nicht nur auf den großen Messen präsent sind, sondern verstärkt auch auf den regionalen Veranstaltungen auftreten. Unterstützung meinerseits immer gerne. Laut Veranstalter kamen in diesem Jahr rund 12.000 Motorradfahrer zum Nürburgring. Gänsehaut hatte ich, als ich von unserem Standort die Motorradfahrer sah, die im Anschluss an den Gottesdienst an der Fahrt über die Nordschleife teilnahmen, aufgereiht wie eine Perlenkette – aber kein Ende abzusehen.

Dagmar Schreiner

Ein Fall für den BVDM

Die Behörden des HSK (Hochsauerlandkreis) haben sich an unseren Verband gewandt, um eine Sperrung der B 236 zwischen Schmallebenberg-Oberkirchen und Albrechtsplatz abzuwenden.

Hintergrund für die, zur Zeit abgewendete, Sperrung ist der Orkan Kyrill, der am 18./19. Januar 2007 über Deutschland hinwegfegte. Dieser für unsere Verhältnisse starke Sturm knickte sämtliche Bäume in dem Bereich wie Streichhölzer um. Im Rahmen der Aufräumungs- sowie Aufforstungsarbeiten wurde die B 236 gleich neu renoviert und auch die Streckenführung optimiert. Dafür ein Dank an die Menschen bei Straßen NRW.

Fast in ganz Deutschland sind die Straßen in einem erbärmlichen Zustand. Wenn dann ein Straßenabschnitt mit sechs Kilometer Länge, vielen schönen Kurven, einer herrlichen Aussicht und glattem Asphalt entsteht, ist es eine Frage der Zeit, bis die Motorradfahrer diese Strecke für sich entdecken. Leider gibt es dabei auch immer wieder Biker, die diese guten Straßen mit der Rennstrecke verwechseln.

Ich will nicht jeden Fahrer einer Pseudorennmaschine als Raser abstempeln. Leider sind es aber oftmals Fahrer dieser Maschinen, die in Unfälle an diesen Strecken verwickelt sind. Ein Tipp: Die Physik gewinnt letztlich immer!

Seit 2007 bis heute sind dort einige schwere Unfälle, auch mit Todesfolge, geschehen. Am 18. April tagte die Unfallkommission in Schmallebenberg. Die Bezirksregierung Arnsberg erklärte auf dieser Sitzung: „Nach eingehender Prüfung wäre eine Sperrung für Motorradfahrer aufgrund der Unfälle der letzten Jahre unverhältnismäßig!“ Man verständigte sich im weiteren Verlauf auf den Einbau von so genannten Rüttelschwellen.

Zu dem Ortstermin am 11. Mai wurde der BVDM eingela-

den, um hilfreich zu beraten. Vor Ort waren Mitarbeiter des HSK, des Ordnungsamts Schmallebenberg, Straßen NRW und der Kreispolizeibehörde.

Da wir ja schon auf der B 236 im Bereich Schwerte/Letmathe Erfahrungen mit diesen Tempohemmschwellen sammeln konnten, brachten wir uns natürlich hier ein. Die Mitarbeiter der Polizei schienen zuerst sehr skeptisch über unser Auftauchen. Über die Standpunkte für die Aufbringung der Schwellen anhand der Unfallstellen in Verbindung mit der MV MOT herrschte schnell Einigkeit. Auf unsere Frage, wie hoch die Schwellen aufgebracht werden sollen, entgegnete der Mitarbeiter von Straßen NRW, die Höhe wird nach Fertigstellung 2,1 cm betragen! Die Polizei, wie auch wir, denken, dass die Schwellen ruhig etwas höher sein können. Durch uns wurde noch der Vorschlag gemacht, auf den geraden Stücken vor bzw. nach den Kurven, Bischofsmützen aufzubringen. Damit würde den Heißspornen die Möglichkeit genommen, die letzten 50 bis 75 Meter vor den Kurven zu beschleunigen und verkehrswidrige Überholmanöver durchzuführen. Gerade hierbei müssen die Fahrer der Bikes von der Ideallinie abweichen und fahren mit sehr hoher Geschwindigkeit in die Kurven ein. Ob es allerdings zu dem Einbau der Bischofsmützen kommen wird, ist fraglich. Der Bereich Schmallebenberg ist schließlich Wintersportort. Nun prüft Straßen NRW ob die Hütchen vor jedem Winter abgebaut werden können oder müssen. Beim Winterdienst würden die Markierungen durch den Schneepflug weggerissen.

Durch die nun geplanten Maßnahmen versprechen sich die Beteiligten, dass die Minderheit „Raser“ gezwungen wird, etwas langsamer zu fahren. Motorradfahrer die normal unterwegs sind, werden die Maßnahmen kaum wahrnehmen.

Michael Wilczynski





Kaffee statt Knöllchen

Anno 2010 fand in dem schönen Örtchen Bad Essen bei Osnabrück die LAGA statt.

Diese Landesgartenschau nahmen die werten Mitglieder des Gemeinderates zum Anlass eine Depesche an den Landrat ihres Kreises zu geben. In diesem Pergament stand geschrieben:

Werter Landrat, wir als Gemeindevertreter des Kurortes Bad Essen haben beschlossen, die schwarzen Reiter auf den Metallpferden aus unserem Ort zu verbannen. Deshalb erbitten wir Eure Zustimmung zu dem Vorhaben. Der Grund unseres Ansinnens ist auf das Spektakel, das diese Höllenmaschinen von sich geben.

Der Landrat befragte seine Truppen der Ordnungsbehörden. Diese entgegneten: Es ist recht, dass die Metallpferde sehr laut sind, aber diese Pferde stoßen selten mit den Fuhrwerken, Menschen oder Bäumen im Orte Bad Essen zusammen. Ihr solltet sie nicht verbannen!

Doch Landrat Hugo missachtete diese Worte und verbot den Metallpferden und ihren Reitern, einen der Wege in den Ort zu nehmen. Für die Dauer eines Sommers, sechs Monde, sei es den Reitern verboten, die Bergstraße zu nutzen. Einige Reiter taten sich zusammen und beschwerten sich bei der Obrigkeit und ihnen wurde Recht gegeben. Hernach ließ der Kreisvorderste Hugo die Reiter und alle anderen Führer von Fuhrwerken zählen, in der Hoffnung,

doch noch dieses Dekret anzuordnen. Seine Amtsleute zählten und sprachen: Dieses Dekret lässt sich nicht umsetzen! Zur Jahreswende der Jahre 2010 und 2011 suchte ein Bote die streitbaren Reiter auf, um zu verhandeln.

Hört sich komisch an, ist aber so!

Wir als Bundesverband der Motorradfahrer nahmen natürlich das Angebot an und vereinbarten für den 19. März 2011 einen Termin mit Vertretern des Kreises, der Gemeinde und der Polizei zu einem Treffen in Bad Essen.

Olaf Biethan (2. Vorsitzender) und Michael Wilczynski (Referat Streckensperrung) führten die Gespräche.

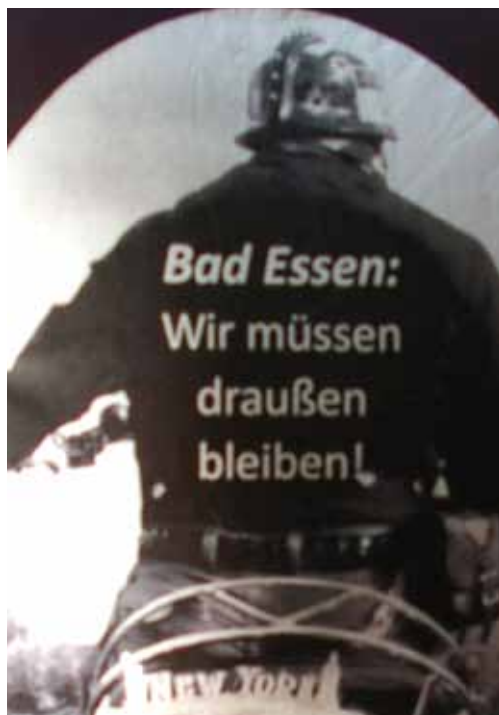
Die Maßnahmen, die wir vorschlugen, Rüttelstreifen zur Temporeduzierung, Bischofsmützen (diese kleinen orangenen Plastikdinge) in der Straßenmitte wurden abgelehnt. Der Straßenbaulastträger für Niedersachsen hatte schon in vorherigen Gesprächen erklärt, dass dies eine Straße ist, auf der gefahren werden soll. Daher wäre eine Verlangsamung des Verkehrs kontraproduktiv. Die Zipfelmützen kommen aus Gründen der Straßenbreite und Kurvigkeit der Strecke nicht in Betracht. Einzig der Vorschlag, mehr zu kontrollieren, um der wenigen schwarzen Schafe Herr zu werden, stieß auf Gegenliebe.

Zum Abschluss des Treffens sagten wir für den 8. Mai 2011 eine vom BVDM e.V. durchgeführte Veranstaltung zu. Titel dieser Aktion „Kaffee statt Knöllchen“



Die BVDM-Mitglieder suchten das Gespräch mit Motorradfahrern und Anwohnern.

Im Vorfeld erreichte uns ein Leserbrief der in der NOZ erschienen war. Aus diesem Artikel geht ganz klar eine militante Haltung der Bürgerinitiative hervor. Siehe nächste Seite.



Fahren dürfen die Motorradfahrer wieder in Bad Essen.

Am besagten Sonntag führten wir dann gemeinsam die Aktion durch. Schon beim Aufbau des Pavillons und Herichten der Tische hielt ein Auto an! Oho, ein erstes Streitgespräch? Ganz im Gegenteil. Der nette Herr erläuterte mir, dass er es gut findet, dass wir die Kommunikation mit den Bikern suchen. Wir sollten uns von den Anwohnern nicht einschüchtern lassen. Diese Leute hätten seinerzeit die Häuser an der Straße günstig erworben und das deshalb, weil schon immer viel Verkehr hier herrschte. Er fährt berufsbedingt mehrmals diese Straße und das auch nicht langsam. Früher als er noch jung war, habe er sich auch auf der Bergstraße mit seinen Freunden auf NSU, Ardie, BMW und wie die alle hießen, Rennen geliefert. Alles schon mal da gewesen!

Weiter aufgebaut, das nächste Fahrzeug hält. Ein etwas jüngerer Fahrer, nein einen Kaffee der inzwischen fertig war, wolle er

nicht. Aber er bietet seine volle Unterstützung an! „Die Motorradler sind doch für den kleinen Ort eine gute Einnahmequelle. Seit der Sperrung letztes Jahr fährt er nicht mehr nach Bad Essen zum Einkaufen. Aus Protest.“

Die Biker, die nun auch eintrudeln, sind angetan vom Kaffee oder Wasser/Apfelschorle. Viele gute Gespräche, auch mit dem Ordnungsamt Kreis Osnabrück und der Polizei, wurden geführt. So genannte Raser aber haben wir fast gar nicht angetroffen. Erstaunt war das ganze Team über die geringe Zahl der motorisierten Zweiräder. Vielleicht lag es am guten Wetter oder am Muttertag! Jedenfalls waren nur touristische Motorradfahrer unterwegs, wie man an den Kennzeichen ablesen konnte. Anwohner kamen vorbei und wechselten das eine oder andere Wort. Zum Abschluss des Tages wurden noch zwei BVDM-Sicherheitstrainings verlost. Die Gewinner werden von mir auf dem Postweg informiert. Nur der Leserbriefschreiber oder andere Vertreter der Bürgerinitiative erschienen nicht! Wir hätten auch gerne mit diesen Menschen diskutiert. Fazit des Tages: Eine rundum gelungene Veranstaltung. Eine Wiederholung halten die BVDM-Mitglieder, die vor Ort waren, für nötig. Vielleicht zu einer anderen Zeit. Freitag oder Samstag ab 17 Uhr bis 21.30 Uhr. Dann sollen ja die „bösen“ Buben da sein. Mit Herrn Motzek vom Kreis Osnabrück und auch Herrn Wellmann (Bad Essen) werden wir hinsichtlich einer Wiederholung in Kontakt bleiben.

Einen besonderen Dank an alle, die mitgeholfen haben und auch an Herrn Bührmann, der uns den Strom für die Kaffeemaschine spendiert hat.

Michael Wilczynski



Der Kaffee, die Getränke und die Gespräche wurden gut angenommen.



Leserbrief zur L 84

Aus dem Tagebuch eines Soleheilbades.

Karfreitag, L84: andauernder Motorradlärm und ständige Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung von 12 - 20 Uhr (Anm.: Laute Veranstaltungen sind an diesem Tag untersagt).

Karsamstag, L 84: Beschleunigungsorgien und ständige Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung von 14 - 20 Uhr

Ostersonntag, L 84: auch zu Ostern geben die Uneinsichtigen keine Ruhe, Motorradlärm von 11 - 20 Uhr

Ostermontag, L 84: Übermäßiger Motorradlärm und ständige Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung 12 - 20 Uhr

Diese Verhältnisse sind eine andauernde Belastung für die Anwohner, Gäste und Wanderer und eine ganz erhebliche Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Polizei ist nicht vor Ort und auch nicht in der Lage, die öffentliche Sicherheit und Ordnung herzustellen. Kontrollen finden nicht statt. In so einer Situation muss der Bürger handeln! Die Anwohner bringen daher jeden eindeutigen

Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO) und andere den Verkehr regelnde Maßnahmen zur Anzeige.

In Betracht kommen hier §3 StVO Geschwindigkeitsüberschreitung, § 4 StVO dichtes Auffahren, § 5 StVO Überholen im Überholverbot, § 29 StVO übermäßige Straßenbenutzung (Rennen), § 41 StVO Überqueren einer durchgezogenen Mittellinie, § 49 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) Lärm durch unzulässige Schalldämpferanlage und § 315 Strafgesetzbuch (StGB) Gefährdung des Straßenverkehrs durch grob verkehrswidrige und rücksichtslose Ge-

schwindigkeitsüberschreitungen an Straßeneinmündungen.

Die Anzeige kann einfach telefonisch bei der Polizei in Bohmte (O 54 71 /9 71 -0) oder einer anderen Polizeistation erstattet werden. Mitzuteilen ist der eigene Name (als Zeuge bleibt man anonym, das Kennzeichen des anderen Fahrzeugs und der Verstoß. Ein eindeutiger Verstoß ist z.B. immer dann gegeben, wenn im Bereich der Bergstraße in Bad Essen ein Überholvorgang stattfindet. Eine durchgezogene Mittellinie darf gemäß § 41 und 295 StVO nicht überquert oder befahren werden.

Die Anzeigerstattung ist nicht nur das Recht eines jeden Bürgers, sondern die Pflicht eines jeden, der sich gegen diese Zustände auf unserer Straße wehren möchte. Nur durch gemeinsames Handeln kann diesen verantwortungslosen Mitmenschen, die eine enorme Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen, das Handwerk gelegt werden. Alle Bürger sind dazu aufgerufen, sich aktiv zu beteiligen! Fragen, Meinungen, Informationen (z.B. Anzeigen) etc. an: lebenamberg@gmx.de

Am 08.05.2011 lädt der Bundesverband der Motorradfahrer auf dem Parkplatz beim alten Kurpark zum Kaffeetrinken ein und will so die Raser zu vernünftigerem Verhalten bewegen – wer Zeit hat, sollte dieses Angebot auf jeden Fall in Anspruch nehmen, der Kaffee kostet nichts, und die Umgebung ist bekanntermaßen sehr reizvoll.

Übrigens, dieser Verband lehnt die Lärmhinweisschilder an der Bergstraße ab, da sie nach seiner Auffassung eine Diskriminierung der Motorradfahrer darstellen.

Jens Müller, im Namen der Bürgerinitiative Leben am Berg – L84 (Quelle: Wittlager Kreisblatt)

Neu im Vorstand

Am 16.04.2011 bin ich von den Mitgliedern der Jahreshauptversammlung als Beisitzer in den Vorstand gewählt worden. Ich danke allen, die mich gewählt haben, für Ihr Vertrauen und versichere, dass ich meinen Job im Vorstand gewissenhaft und engagiert wahrnehmen werde.

Damit sich auch alle diejenigen ein Bild von mir machen können, die keine Gelegenheit hatten, zur Jahreshauptversammlung zu kommen, möchte ich mich hier vorstellen.

Wer bin ich?

Geboren bin ich im Januar 1963 in der schönen Lüneburger Heide. Diese habe ich 1971 verlassen und meine

Jugend im ehemaligen Zonenrandgebiet zwischen Braunschweig und Helmstedt verbracht. 1981 hat es mich dann nach Bielefeld verschlagen, wo ich bis 1998 gelebt, eine Ausbildung gemacht (Erzieher), gearbeitet (päd. Mitarbeiter in einer Kinder- und Jugendpsychiatrie) und studiert (Dipl. Pädagoge) habe. Seit 1998 lebe ich im Raum Köln, heute in Köln-Lind, nahe der schönen Wahner Heide und des Flughafens (auf der ruhigen Seite davon) mit Frau, Kind(ern) und Hund.

Heute bin ich selbständiger Personalentwickler, Trainer und Coach (www.michael-bruns.com) und seit 2010 nebenberuflich auch als Coach und Tourguide für Motorradfahrer/innen (www.permotum.de) unterwegs. Motorrad fahre





keit, die Arbeit des BVDM mitzugestalten.

Wie verstehe ich meine Arbeit im Vorstand und als Referatsleiter Sicherheitstraining?

Nun, ein Beisitzer ist Interessensvertreter oder Repräsentant der Mitglieder eines Vereins im Vorstand. So möchte ich auch meine Arbeit dort verstehen: Ein „Kümmerer“ sein. Speziell die Arbeit im Referat Sicherheitstraining (SHT) bietet vielfältige Möglichkeiten. Hier haben besonders Siegfried Könitzer, Astrid Althoff und Franz Waldmann (von dem ich das Amt geerbt habe) viel und sehr gute Arbeit geleistet. Ich möchte dies

ich seit 1981, aktuell eine BMW R1150 GS. In 2010 habe ich über den BVDM bei Astrid Althoff die Ausbildung zum Moderator absolviert. Meine Hobbys: Motorradfahren, Fotografieren und Kiten (Lenkdrachen).

Was verbindet mich mit dem BVDM?

Am 17.05.1999 bin ich dem BVDM als Mitglied beigetreten, weil ich als aktiver Motorradfahrer einen Verband gesucht habe, der die Interessen von uns Motorradfahrern möglichst aktiv vertritt. Diesen habe ich im BVDM gefunden und verfolge seitdem interessiert, jedoch bisher eher passiv, dessen Aktivitäten im Bereich der Politik und Sicherheit für Motorradfahrer. Ein gewisser Idealismus gehört dazu, wenn man Verbandsarbeit unterstützen möchte. Idealismus allein genügt mir aber nicht mehr. Durch die Ausbildung zum Moderator habe ich kennengelernt, wie der BVDM sich aktiv um die Sicherheit von Motorradfahrern bemüht. Das hat mir imponiert und in mir den Wunsch geweckt, mich intensiver in die Arbeit des BVDM einzubinden. Dass ich letztendlich als Beisitzer in den Vorstand gewählt wurde, war eigentlich nicht geplant, bietet mir aber die Möglich-



mit einer unternehmerisch geprägten Haltung weiterführen, mittelfristig aus dem reinen Zuschussgeschäft herauskommen und ein profitables Sicherheitstraining etablieren. Ziel ist, den etablierten Anbietern von Fahrsicherheitstrainings Kundenschaft zu entlocken und der breiten Masse von Motorradfahrern zu verdeutlichen, dass ein SHT beim BVDM klare Vorteile hat, Spaß macht und einfach „cool“ ist. Diese Vorteile liegen m. E. in der Praxisnähe unserer SHTs und einer verständlichen und nachvollziehbaren Vermittlung von fahrpraktischen Übungen sowie theoretischen Hintergründen.

Wie kann das gelingen? Kernsachen stellen für mich dabei eine entsprechende Außendarstellung (Marketing), das Herausstellen von Alleinstellungsmerkmalen (Abgrenzung zu Wettbewerbern) und eine Qualitätssicherung dar.

So weit, so gut – wer mehr von mir wissen möchte ist herzlich eingeladen, mit mir Kontakt aufzunehmen - wie auch immer (Kontakt Daten stehen auf der BVDM-Homepage). Meine Tür steht jedem offen und Kaffee oder Tee oder Kaltgetränke gibt es auch.

Michael Bruns



Ungewöhnliche Eiersuche



Ostern kann man suchen: Ostereier im Familienkreis, schöne Strecken im Rahmen einer Motorradtour oder Check Points (CP's) im Rahmen einer Rallye. Wobei letzteres eigentlich nur zur Kontrolle der vorgeschriebenen Fahrtstrecke dient. Da die Veranstaltung nur 2,5 Tage dauerte, hieß sie auch nicht Rallye, sondern Baja. Dafür war aber alles, am Start was man auch bei einer DAKAR sieht. Neben Motorrädern und Quads auch Autos (Geländewagen) und Lkw. Bekanntermaßen gibt es in Deutschland nicht viele Veranstaltungen dieser Art. Alleine schon wegen des fehlenden Geländes. Es geht bei diesen Veranstaltungen nicht um Sekunden oder gar Zehntelsekunden auf fünf Kilometern WP's, sondern die Ergebnislisten

unterscheiden da eher in Minuten oder Stunden – je nachdem wie viel Strafstunden man eingefahren hat, z.B. wegen Auslassen eines CP's. Womit wir wieder bei Ostern wären und dem Suchen.

Zum vierten Male veranstaltete die „Baja-Event Agentur“, bestehend aus Mitgliedern des 4x4 Clubs Leipzig, die „Baja Saxonia“ in einem aktiven Tagebau südlich von Leipzig. Die Anzahl der Starter gibt den Veranstaltern recht. 114 gestartete Autos, 33 Lkw, elf Quads und vor allen 127 Motorräder, davon 102 in der Klasse unter 180 Kilogramm. Nach 2008 (Ostersamstag Start im Schneetreiben) und 2009 startete ich 2011 zum dritten Mal mit meiner Yamaha WR 450 F bei der Baja Saxonia – nachdem sie wieder zu ihrem „traditionellen“ Ostertermin zu-

rück gefunden hatte.

Leider erlaubte es die Genehmigung nicht, dass am Freitag schon ein Prolog gefahren wurde – zur Festlegung der Startreihenfolge für den nächsten Tag. Daher erfolgte der Start am Samstag nach Nennungseingang. Aus Sicherheitsgründen starteten Motorräder und Quads getrennt von Autos und Lkw. Als Frühbucher bedeutete dies für mich Samstag um 6:09 Uhr quasi die Spuren zu legen für die anderen Motorräder. Gefahren wird keine abgeflatterte Strecke, sondern nach Roadbook. Zumindest in der ersten Runde. Natürlich bietet kein Tagebau die Möglichkeit, eine Streckenlänge von über 200 Kilometern zu realisieren. Von daher war an beiden Tagen eine über 30 km lange Runde je sechsmal zufahren.

Natürlich unterschied sich die Streckenführung an beiden Tagen grundsätzlich. Am Ende standen aber jeden Tag über 210 WP km, Off-road und auf Zeit, auf dem Tacho. Also erste Runde nach Roadbook und dann ab der zweiten der eigenen GPS-Aufzeichnung hinterher. Ab der dritten kannte man die Strecke eigentlich. Die Einhaltung der Strecke wird je Runde durch mehrere Kontrollpunkte (CP's) kontrolliert. Früher erfolgte dies noch mit einer Bordkarte, die zu stempeln war. Heute hat jeder Teilnehmer einen Transponder am Handgelenk, der am CP in ein kleines Kästchen des Streckenpostens gesteckt werden muss. Samstag, 4:30 Uhr, der Wecker klingelt zu unchristlicher Zeit. Kaffee



Die Motorradfahrer warten auf den Start (o.). Olaf ist mit seinen Navigationsgeräten und Roadbook bestens vorbereitet (u.l.). Spaß gemacht hat Olaf die Rallye (o.).

geht schon. Appetit ist noch nicht da. Egal. Im mitgeführten Trinkrucksack sind genug Energien in Form von drei Litern Flüssigkeit. Also anziehen. Das

kann auch schon mal dauern, bis all die Protektoren, Kniestabilisatoren bis hin zum Genickschutz (Leatt Brace) an der richtigen Stelle sitzen. Da es warm werden soll, ziehe ich mich nur sehr dünn an und auf dem Weg zum Vorstart, friert es mich gewaltig. Spätestens nach einem Kilometer im Gelände ist es aber vorbei mit „kalt“. Ich starte in die gerade aufgehende Sonne. Nun folgen rund fünf Stunden WP im Tagebau auf Zeit, nur unterbrochen durch einen minimalen Tankstop nach drei Runden, der zeitmäßig natürlich auch zur Gesamtzeit zählt. Das Fahren nach



„Chinesensymbolen“ sollte man beherrschen. Die Strecke bietet alles, was im Tagebau möglich ist. Auffahrten, Abfahrten, lange Geraden, lange und winkelige Kurven. Feste Schotterpisten, Tiefsand und auch Wald ist dabei. Es macht Spaß, eine Enduro mal wieder richtig artgerecht zu bewegen. In der fünften Runde bin ich dann auch richtig „warm“ gefahren.





Einmal so richtig Staub aufzuwirbeln, macht nicht nur Endurofahren richtig Spaß.

Am Ende eines Waldweges bin ich zu schnell, um ein kleines Schlammloch rechts zu umfahren, wie ich es in den Runden davor getan habe. Also links vorbei. Leider versetzt das Vorderad dabei noch ein paar Zentimeter nach links und meine linke Lenkerhälfte knallt in voller Fahrt gegen einen Baum – der mir einfach so vor das Motorrad springt. Ein paar Meter Flug und ich lande unsanft auf dem harten Boden. Kurz sortieren. Alles noch ganz beim Fahrer. Die Protektoren haben Ihre Arbeit getan. Am Motorrad hat es lediglich zwei Handprotektoren gekostet. Mit einer Minute Zeitverlust geht es weiter. Genau an diesem Punkt ist allerdings auch das Rallyeentscheidende Chinessensymbol. 890 Meter Kompasskurs 114 Grad im unwegsamen und nicht einsich-





Auf die richtige Navigation kommt es an. Olaf studiert intensiv die Streckenführung. Auch Autos und Lkw waren am Start. Hier ein wüstentauglicher Fiat 500 (o.). Olaf wartet gespannt auf das Zeichen zum Start (u.l.). In den Rasten stehend geht, es über diese ebene Passage im ehemaligen Tagebau (u.).





tigen Gelände. Ich folge meinen Spuren der Vorrunde und verlasse das Tal nach rund 1,5 Kilometern. Einen Kilometer später überholt und stoppt mich ein nach mir gestarteter Bekannter. Er hatte gesehen, dass ich unten im Tal falsch war und mich auf die dortige CP aufmerksam gemacht. Also zurück und den CP gesucht. So waren es nur vier Strafstunden am Samstag. Aber diese CP fehlte vielen und abgerechnet wird zum



Fahrerisches Können ist nicht nur in manchen Bergabpassagen gefragt.

Schluss. Um 10:51 Uhr war ich im Ziel. Noch eine gute Zeit. Die Fahrerqualitäten reichten von WM-Fahrer, Fahrer mit DAKAR-Erfahrung und holländischen Tiefsandsspezialisten bis hin zu Anfängern, die hier ihren ersten Wettbewerb fuhren. So stellte die für Motorräder zu Verfügung stehende Zeit bis 12 Uhr schon für einige eine Hürde dar, die nicht für sechs Runden

reichte. Natürlich durften auch die am nächsten Tag, mit entsprechenden Strafzeiten, wieder starten.

Die frühe Ankunft ermöglichte mir einen relaxten Resttag. Am Motorrad war zum Glück nicht viel zu arbeiten. Interessant wurde es dann abends, als die Autos und Lkw nach ihrer WP zurück ins Camp am Mondsee kamen. Es wurde überall gearbeitet. Nicht

wenige der im Camp stehenden Service-Lkw schmückten auch noch DAKAR-Aufkleber. Also auch dort waren viele schon unterwegs und im Einsatz gewesen. Nicht gut schien es für den Vorjahressieger der Lkw-Wertung über 7,5 Tonnen zu laufen – die in unmittelbarer Nähe zu uns standen. Hinten rechts wurde alles abgebaut. Mein Versuch, eine demontierte Felgenhälfte anzuheben, scheiterte. Hier werden wirklich Massen bewegt. Interessant war auch der Blick unter das hochgeklappte Fahrerhaus. Normal würde man hier den Motor vermuten. Der hat hier aber keinen Platz und ist hinter dem Fahrerhaus auf der Ladefläche montiert. Ein riesiger V12-Motor, der so manchen Kapitän zur See glücklich machen würde. Leistung ist immer ausreichend da!

Am Sonntag darf ich dann zehn Minuten später starten. Aber das ist nicht wirklich eine Erleichterung. Die Strecke ist heute sogar noch anspruchsvoller. Eine Abfahrt in den Tagebau lässt einem zumindest beim ersten Mal den Atem anhalten. Für die Autos ist nicht nur die Bodenfreiheit wichtig. Auch der „Böschungswinkel“ sollte nicht zu knapp bemessen sein. Ich genieße das Fahren. Nicht mit



Das zischt. Nach dem Rennen ein Bier mit Kumpeln.



dem Messer zwischen den Zähnen. Für mich geht es ja nicht um den Sieg. Aber mit jeder Runde merkt man, wie es besser geht im tiefen Sand. Das größte Problem und ein Risiko an beiden Tagen war die teilweise immense Staubentwicklung. Vollgas im Blindflug. Leider musste an beiden Tagen auch je einmal der Rettungshubschrauber los fliegen, um verunglückte Motorradfahrer ins Krankenhaus zu bringen. Um 11:33 Uhr erreiche ich das Ziel. Wieder rechtzeitig vor 12 Uhr. Zurück ins Camp zum Zielkontrollpunkt. Dort „abgemeldet“, gönne ich mir mit zwei Bekannten erstmal ein Bier. Direkt werden wir von mehreren Autoteams angesprochen, welche Tücken die Strecke (und vor allem die Navigation – siehe CP vom Vortag) denn heute bereit hält. Dabei erklären wir dann einer international erfahrenen Rallyebeifahrerin ihr neues GPS-Gerät. Kompasskurse gibt es



Es ist geschafft. Im Ziel gibt es erst einmal ein kühles Bier.

bei Rallye-WM-Läufen nicht, da können Hobby-Motorrad-Rallyefahrer schon mal helfen. Nach einem relaxten Nachmittag ergibt sich aus den Gesprächen ein kurzweiliger Abend am Tisch eines international agierenden Automobilrallye-Teams, bei dem

viel Benzin geredet wird. Im Offroad-Rallye-Fahrerlager klappt es auch mit der Kategorie übergreifenden Verständigung.

Letztendlich wird es für mich ein 38. Platz unter 102 Motorrädern unter 180 Kilogramm. Ohne die vier Strafstunden wäre es Platz 13 gewesen – aber so könnten viele andere auch rechnen.

Infos zur Veranstaltung und Ergebnisse gibt es im Internet auf der Homepage <http://www.baja-saxonia.de/>.

Ich hoffe, dass ich auch Ostern 2012 im Tagebau „Eier“ in Form von CP's suchen kann. ***Olaf Biethan***



Im Gegenlicht der aufgehenden Sonne zeichnen sich die Motorradfahrer als Schatten zwischen den Bäumen ab.



Wasser genießen

Voller Erwartung steige ich auf die vorher bepackte BMW und fahre zu meinem Freund, um gemeinsam eine neuntägige Tour abzufahren. Das erste Ziel liegt in Homburg (Punkt 50) und wir sind gespannt, was uns erwartet. Das Wetter spielt mit und es bleibt trocken, so dass wir das Motorradfahren und die Landschaft genießen können. Vor Ort die Frage: Wo steht das Ortseingangsschild? Wo ist die Burg mit dem Brunnen? Zum Glück hilft uns das Navi und alles wird ohne Stress erledigt.

Nachdem die Landschaft rings um die Burg sowie die herrliche Weitsicht aufgenommen wurde, geht's voller Tatendrang ans Navi, um dort die nächste Nummer einzugeben. Bernd und ich fangen an zu überlegen: „Welche Route geben wir ein? Kürzeste, kurvenreiche oder doch die Schnellste?“ Wir einigen uns auf letztere und weiter geht's. Abends im



Attraktive Ziele wie etwa Wasserschlösser, bietet die Tourenzielfahrt mit 125 Stationen, die besucht werden können, reichlich.

Quartier ziehen wir eine positive Bilanz des Tages mit drei angefahrenen

Punkten, wunderbaren Kurven, trockenem Wetter und Wege (Straßen), über die nur Else (mein Navi) uns führen konnte.

Bernd und ich sind uns einig: schön, dass es jemand gibt, der dieses ausgearbeitet hat. Müde und gespannt auf den nächsten Tag, gehen wir in die Zimmer.

Der nächste Tag beginnt mit Sonnenschein und freudiger Erwartung: Was erleben wir heute? Wie werden die Straßen in der ehemaligen DDR sein? Wo können wir tanken usw.? Auch dieser Tag wird ein Tag mit vielen Eindrücken: Kopfsteinpflaster vom Feinsten (mein Navi löst sich sowie die Fernbedienung vom Radio) ansonsten bleibt alles heil. Leider bleiben die Erschütterungen am Allerwertesten nicht ohne Wirkung und wir machen einige Pausen mehr als gewollt und geplant. Die angefahrenen Punkte mit ihren Schönheiten entschädigen für die kleinen Strapazen der Fahrt.



Auch Wasserfälle stehen auf der Liste bei der Tourenzielfahrt. Neben den Zielen müssen auch die Ortseingangsschilder fotografiert werden.





Reichlich Wasser benötigen auch die alten Dampfzöser. (Fotos: Schönebeck)

In den nächsten Tagen erleben wir unser Navi von seiner besten Seite – wir fahren Straßen, die man sonst nicht fährt – Kopfsteinpflaster – normales Pflaster – schlechte Wegstrecken sowie gute Straßen – eben die ganze Bandbreite. Die Belohnung liegt in den angefahrenen Punkten mit den Sehenswürdigkeiten sowie in der gesehenen Natur in den verschiedensten Facetten. Straßen mit wunderbaren Kurven und Kehren. Wir beide wissen, dass dies einmalig ist und jeder der die BVDM-Tourenzielfahrt 2011 nicht mitmacht, etwas verpasst.

Ab nachmittags halten wir Ausschau nach einer Schlafgelegenheit und werden auch hier nicht enttäuscht. Freundliche Gastwirte sowie gutes Essen warten immer auf uns.

Leider haben wir bei dieser Tour auch Negatives erlebt, das nicht un-

erwähnt bleiben sollte. Einige Punkte befinden sich im Harz und dort sind wundervolle Strecken mit Kurven und Kehren. Diese Strecken locken wohl alle Motorradfahrer an und leider auch die Organspender. Wir erlebten live wie Kurven geschnippelt, Geschwindigkeitsbeschränkungen ignoriert sowie andere Verkehrsteilnehmer stark behindert wurden. Auf der Rappbode-Talsperre gab's dann den negativen Höhepunkt: Einige ganz Dolle mussten bei hoher Geschwindigkeit auf dem Hinterrad ihre Fahrkünste vorführen, und die Gleichgesinnten gaben Beifall.

Ich konnte nicht anders, als auf dem Parkplatz nachzufragen, was die Fahrer sich dabei dachten. Die Antworten waren beschämend – wie kann man sich keine Gedanken machen? Wie kann man sich und andere in Gefahr bringen für ein wenig Action und

Adrenalin. Sind diese Fahrer wirklich Motorradfahrer?

Nach diesem traurigen Erlebnis fuhren wir von dem Parkplatz ab - in der Hoffnung, dass wir von der Bevölkerung nicht mit diesen Fahrern verglichen werden. Abends erfuhren wir dann, dass es am Wochenende an der Tagesordnung ist, dass der Hubschrauber mehr als einmal in den Harz fliegt sowie der Krankenwagen ständig unterwegs ist.

Trotz diesem Negativerlebnis möchten wir alle ermuntern, weiter mitzumachen die Ziele anzufahren und alles zu genießen – es lohnt sich!!

Weitere Infos findet Ihr auch unter www.tourenzielfahrt.de. Dort könnt Ihr Euch anmelden und es gibt eine Liste mit 125 Zielen rund um das Thema Wasser. Viele schöne Ziele warten.

Allen eine unfallfreie Fahrt.

Harald S.



Reaktion erwünscht

Liebe Trainingsteilnehmer!

In den vergangenen Wochen hast Du ein Motorradtraining mit meiner Moderation durchfahren. Die direkten Echos auf mein immer wieder neu angepasstes Trainings- und Übungsprogramm und die individuelle Instruktion waren erfreulich gut. Das macht Mut, so weiterzumachen.

Nun bin ich durch lange Gespräche angeregt, ein Echo bei Dir anzufragen: Bitte schreibe (schreibt) mir, oder der Redaktion unserer Vereinszeitung „BALLHUPE“ (E-Mail: ballhupe@bvdm.de), Echos über Euer Training: Zum Beispiel, wie Du (oder Ihr) es erlebt hast (oder habt) – wie Du Dich vor – und nach dem Training empfindest und welche Veränderungen in den motorradfahrenden Alltag eingeflossen sind.

Vielleicht lässt sich ja mal ein Trainingsbericht daraus machen. Das Feedback ist mir auch wichtig, weil ich nah am Puls und noch näher an den Wunden der Fahrpraxis sein möchte, halt mit Sicherheit viel bewegen und (auch mich und meine Leistung) immer weiter optimieren möchte. Ich freue mich schon auf Deine/Eure Post!!! Und Danke im Voraus!

Teschestraße 11a, 42655 Solingen, Telefon 0212/38329445, www.besser-oben-bleiben.de

Mit herzlichem Gruß – und der richtigen Schräglage
Franz Josef „Jupp“ Scheurer

TERMINE

Motorradfahrer-Stammtisch Rhein-Sieg

Jeden ersten Dienstag im Monat ab 19 Uhr: Offener Motorradfahrer-Stammtisch in der „Kneipe Honny“, 53757 St. Augustin-Niederpleis, Hauptstraße 50. Weitere Infos: Uwe Philipp: nc-philippuw@netcologne.de oder St. Mäuser 0177/331 43 63. Die nächsten Termine: 2.8.; 6.9.

Redaktionsschluss

der nächsten Ausgabe ist der 26. August 2011. Die Redaktion freut sich über zahlreiche Zuschriften, Fotos (bitte mindestens 1 MB groß), Anregungen und Kritik. Bitte die Fotos nicht in den Text einbinden und separat als Anhang (jpeg-Datei) schicken. Wir möchten Euch weiter über aktuelle Termine, Neuigkeiten im Verband, verkehrspolitische Entwicklungen und interessante Neuheiten per elektronischem Newsletter, den wir per E-Mail verschicken, informieren. Dazu benötigen wir natürlich Eure E-Mail-Adressen, sowie Euer Einverständnis. Aus Datenschutzgründen können wir die uns vorliegenden E-Mail-Adressen (und das sind nur wenige) nicht ohne Einverständnis verwenden. Selbstverständlich werden die Adressen nicht weitergegeben. Wer den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an die BVDM-Geschäftsstelle, E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

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

Auflage: 5000

Achtung! Neue Adresse!!!

Chefredaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Ossietzkystraße 6
51789 Lindlar
Telefon 0 22 66/99 85 963
Mobil 01 75/412 12 98
Telefax 0 32 22/140 91 84
E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Layout: Jörg Renfordt

Autoren dieser Ausgabe:
Astrid Althoff, Maurice Anderson, Olaf Biethan, Michael Bruns, Judith Karrasch, Karl-Heinz Linke, Dagmar Schreiner, Andreas Porz, Wolfgang Schmitz, Harald Schönebeck und Michael Wilczynski.

Wichtige Adressen:

BVDM-Geschäftsstelle
In den 14 Morgen 9
55257 Budenheim
Tel. 0 61 39/29 32 09
Fax 0 61 39/29 32 10
E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:
Michael Lenzen
Adresse siehe Redaktion
E-Mail: info@bvdm.de

BVDM-Homepage: <http://www.bvdm.de>

Druck: Warlich Druck, Meckenheim

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung oder Übernahme auf Datenträger sowie Einspeicherung in elektronische Medien nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.

