

Editorial 4

Warum ist ein Sicherheitstraining eigentlich sinnvoll und was bietet der BVDM dazu an? 5

Die Jahreshauptversammlung findet in diesem Jahr in Schwerte statt. 9

Alles was Recht ist. Gedanken zum Haftungsausschluss. 10

Das 57. Elefantentreffen hatte viel zu bieten. Zum 25. Mal fand es in Loh statt, die FEMA und verschiedene Politiker waren zu Gast. Die Besucher hatten ihren Spaß bei Schlamm und Matsch. 11

Bericht über die FEMA-Arbeit. 14

Die diesjährige Tourenzielfahrt „Erde und Steine“ führt zu interessanten Zielen. 16

Leidenschaft fürs Motorrad: Auch mit 80 Jahren ist Werner Jählig noch motorradverrückt. 17

Der BVDM präsentierte sich auf den Frühjahrsmessen. 18

Fit fürs Fahren: Inge Aufderheide stellt Übungen für die richtige Fitness auf zwei und drei Rädern vor. 22

Rund ums Gespannfahren: Kurse für Frauen und Lehrgang für Anfänger. 26

Impressum 28

5



11



18



26





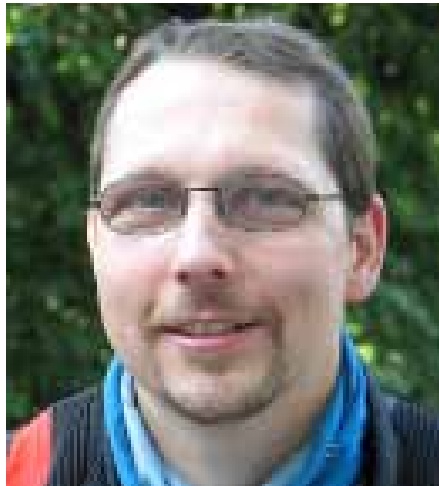
Sicher in die Saison starten

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde!

Motorradfahrer macht Spaß, egal ob auf zwei oder drei Rädern, ob mit einem Tourer, einer Reiseenduro, einem Naked Bike, einem Cruiser, einem Café Racer, einer Sportmaschine, ob mit zehn oder 200 PS. Der Weg ist das Ziel und der Genuss steht im Vordergrund. Auch die Motorradindustrie besinnt sich wieder mehr auf die ursprünglichen Werte, weg vom höher schneller weiter, hin zu immer perfekteren Angeboten mit zahlreichen elektronischen Helferlein, die ich auch gar nicht verdammen will. Sie haben ihre Vorteile und ihre Berechtigung. Aber was mich erfreut sind die bezahlbaren Motorräder mit bis zu 50 PS, die es wieder verstärkt auf dem Markt gibt und die eben genau so viel Spaß machen, wie das teure High-Tech-Bike.

Es ist Bewegung auf dem Markt, von einer Aufbruchstimmung mag ich noch nicht sprechen, aber die Voraussetzungen sind geschaffen, um das Motorradfahren auch wieder für jüngere Leute attraktiver zu machen. Dazu trägt auch die neue Führerscheinrichtlinie bei. Ein erfreulicher Trend zeichnet sich auch bei den Unfallzahlen der Motorradfahrer an. Hier gab es 2012 einen deutlichen Rückgang der tödlichen Unfälle (Insgesamt sind aber die Unfallzahlen bei den Verkehrsteilnehmern bundesweit gestiegen). Der Rückgang mag an dem verregneten Sommer gelegen haben, in dem weniger Motorradfahrer unterwegs waren und dass insgesamt weniger gefahren wurde, aber vielleicht auch daran, dass viele Motorradfahrer immer bewusster unterwegs sind und Wert auf Sicher-

heit legen. Der Bundesverband der Motorradfahrer legt seit Jahrzehnten großen Wert auf Sicherheit und auch darauf, dass die Sicherheitstrainings, die der Verband in allen Varianten anbietet, nicht nur einen Erfahrungsgewinn bringen, sondern auch Spaß machen. Wer sicher und entspannt unterwegs ist, kann das Fahren besser



genießen und hat mehr Spaß.

Keineswegs ein Spaß, sondern das genaue Gegenteil sind die Anschläge auf Motorradfahrer, die ein Unbekannter in den letzten Jahren verübt hat. Erst jetzt ist bekannt geworden, wie groß das Ausmaß tatsächlich ist. Ein Familienvater war auf einer der vorsätzlich gelegten Ölfallen tödlich verunglückt. Die Polizei ermittelt wegen Mord. Es wurden DNA-Spuren sicher gestellt, doch bislang gibt es noch kein greifbares Ergebnis. Es ist zu hoffen, dass der Täter möglichst bald gefasst wird. Schützen kann man sich gegen diese Art von Anschlägen nicht, da hilft auch vorsichtig und vorausschauend zu fah-

ren nur wenig.

Mehr Weitblick wünsche ich mir vor allem von unseren Verkehrspolitikern auf allen Ebenen. Die unsinnige Winterreifenpflicht gehört ebenso abgeschafft wie das Durchschlingeln im Stau endlich erlaubt werden sollte. Es wird Zeit, dass unsere Politiker endlich begreifen, welche Vorteile das Motorrad gerade in den Ballungsräumen bietet und dass Streckensperrungen keine Lösung sind. Der BVDM wird auch in diesem Jahr wieder das Gespräch mit den Politikern suchen und seine Erfahrung und Kompetenz anbieten. Vielleicht gibt es ja in einem Wahljahr die Möglichkeit, ein bisschen mehr zu erreichen als nur vage Absichtserklärungen und Verständnis für die Position der Motorradfahrer. Dazu brauchen wir die Unterstützung durch möglichst viele Motorradfahrer. Das geht ganz einfach, indem ihr Mitglied im BVDM werdet. Das kostet nicht viel, bringt aber viel Spaß und es gibt bei uns eine Menge Angebote. Mehr zu unserer Arbeit findet ihr im Intern unter www.bvdm.de.

Ich wünsche uns allen einen guten Start in eine Saison mit vielen erlebnisreichen und vor allem unfallfreien Kilometern. Vielleicht sehen wir uns auf ja einer der zahlreichen BVDM-Veranstaltungen, etwa dem Bergischen Anlassen, der Deutschlandfahrt oder auf der Jahreshauptversammlung in Schwerte.

**Michael Lenzen,
BVDM-Vorsitzender**





Sicherheitstraining

Langsam beginnt sie wieder, die neue Saison für uns Motorradfahrer. Zeit, sich einmal Gedanken darüber zu machen, warum ein Motorrad-Sicherheitstraining Sinn macht. Wie komme ich darauf, die Frage nach dem Sinn eines Motorrad- bzw. Sicherheitstrainings zu stellen? Beeinflusst und beeindruckt hat mich eigentlich eine Diskussion im Sommer 2011 in einem der vielen Foren für Motorradfahrer mit vielen interessanten und auch mehr oder weniger qualifizierten Beiträgen. Für mich hat sich in dieser Diskussion einerseits das widerspiegelt, was ich auch auf der Straße erlebe: mehr oder weniger vernünftiges und vorausschauendes Verhalten, Umsicht und Übersicht. Andererseits hat diese Diskussion über das Thema „Sicherheitstraining“ auch deutlich gemacht, dass es im Grunde zwei Lager gibt: Die Befürworter und die Gegner. Klar, dazwischen gibt es auch noch diejenigen, die sich nicht so recht festlegen wollen. Diese Diskussion und auch die eigenen Erfahrungen aus Gesprächen mit vielen Menschen zum Thema Sicherheitstraining veranlassen mich zu der Frage „Warum führt dieses Thema zu solch einer Polarisierung?“ Eines verbindet uns alle trotzdem: Der Spaß am Motorradfahren!

Im Kern solcher Diskussionen stehen Aussagen wie „Sicherheitstrainings sind überflüssig“, „sie sind zu teuer“, „sie bringen nichts“ oder „langjährige Erfah-



Ob Neuling, Wiedereinsteiger oder erfahrener Motorradfahrer: Für jeden gibt es das passende Trainingsangebot.

rungen als Motorradfahrer erübrigen ein Training“. Pro und Contra wechseln sich lustig ab und alle beanspruchen für sich, Recht zu haben.

Um es schon vorab auf den Punkt zu bringen: Letztendlich muss jeder für sich selber wissen, ob und warum er/sie ein Sicherheitstraining besucht. Diejenigen, die bei uns waren, sagen mehrheitlich „es hat mir was gebracht“! Und genau darauf kommt es doch an: Nutzen bringen für die eigenen persönlichen Fragestellungen. Rechtfertigen muss hier niemand etwas und an den Pranger gestellt werden, weil man/frau ein Sicherheitstraining besucht hat und deswegen als „Weichei“ abgestempelt wird, ist nicht fair. Sind die anderen deswegen unreflektiert, neigen zur Selbstüberschätzung eigener Fähigkeiten und Könnens,

sind unkooperativ im Straßenverkehr, Raser, Heizer, Deppen? Mitnichten, sie haben einfach nur eine andere Perspektive, nach innen wie nach außen. An manchen Stellen dieser ausführlichen Diskussion im Internet tat sich der Eindruck auf, dass die Befürworter von Sicherheitstrainings gerne Unfallzahlen als Argument für solche Trainings bemü-

hen. Andere sind schlichtweg nicht informiert darüber, dass es Standards für Sicherheitstrainings gibt, dass es zum großen Wettbewerber mit den vier schwarzen Buchstaben auf gelben Hintergrund durchaus noch Alternativen gibt oder haben einfach keine Lust, den ganzen Tag im Kreis zu fahren. Letzteres ist natürlich schlichtweg Unsinn. Ich kenne kein Training, in dem nur im Kreis gefahren wird, vom Kurventraining mal abgesehen. Eines ist mir erneut deutlich geworden: Subjektiv wahrgenommen ist die Anzahl derer, die kein Training besuchen, größer als die der Befürworter. Und es macht keinen Sinn, die Gegner solcher Trainings davon zu überzeugen, dass dies etwas Sinnvolles sein kann.

Motorradfahren macht Spaß. Der Spaß daran orientiert sich an ganz unterschiedlichen Interessen: Touren, Rennstrecke, Trial, Enduro usw. Die Risiken, die immanent vorhanden sind, können ebenfalls vielfältig



Die richtige Blickführung ist beim Kurvenfahren wichtig.





eingestuft werden. Wenn ich an dieser Stelle mal Statistiken bemühe (hier: Bundesamt für Statistik, Straßenverkehrsunfallgeschehen von Zweirädern in 2011) [Die Zahlen für 2012 wurden erst nach Redaktionsschluss veröffentlicht, Anm. d. Redaktion], dann, um der Frage nachzugehen, ob sich anhand von Unfallzahlen die Notwendigkeit von Sicherheitstrainings ableiten lässt. Gut geeignet sind dafür natürlich die Daten, Zahlen und Fakten, die zeigen, in welchen Bereichen die hauptsächlichsten Ursachen für Unfälle zu finden sind. So verunglückten 2011 bundesweit 396.274 Verkehrsteilnehmer, davon 30.680 Motorradfahrer (76.750 Fahrradfahrer, 18.679 Mofa-/Mopedfahrer). Getötet wurden 4009 zweirädrige Verkehrsteilnehmer, davon 708 Motorradfahrer (399 Fahrradfahrer, 70 Mofa-/Mopedfahrer). Die Mehrzahl davon bei Unfällen außerhalb geschlossener Ortschaften. Insgesamt waren an Zweirad-Unfällen mit Personenschäden 589.755 Menschen beteiligt. Davon 30.301 bei Unfällen mit Motorrädern (83.219 bei Fahrrädern, 18.538 bei Mofas/Mopeds). Bei der Frage, wer Unfälle verursacht hat, sind bei bundesweit 306.266 Unfällen nur 14.697 Motorradfahrer als Hauptverursacher von Unfällen identifiziert worden (34.560 Fahrradfahrer, 9155 Mofa-/Mopedfahrer).

Wenn man sich die Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden (bundesweit 371.821) anschaut, dann sind es bei Motorradfahrern insbesondere die nicht angepasste Geschwindigkeit



Die Moderatoren erklären ausführlich jede Übungseinheit.

(6197), unangemessener Abstand (2175), Überholvorgänge (2074), falsche Straßenbenutzung (932) und Alkoholeinfluss (484), die zu Unfällen geführt haben. Auch hier ist die Gruppe der Fahrradfahrer wieder deutlich höher und die der Mofa-/Mopednutzer deutlich kleiner.

Lassen sich aus diesen Zahlen Notwendigkeiten für Sicherheitstrainings ableiten? Ich meine nur bedingt. Eine mögliche Ableitung aus diesen Zahlen und Erkenntnissen kann folgende sein: Nicht allein Motorradfahrer bräuchten ein Training, sondern vielmehr die Fahrradfahrer! Aber das würde jetzt hier in eine andere Richtung führen. Auf Motorradfahrer bezogen können Selbstüberschätzung (Geschwindigkeit, Alkohol, Distanzen), Fehleinschätzung (Fahrkönnen, Distanzen) sowie blanke Unvernunft (Geschwindigkeit, Alkohol, Überholvorgänge, falsche Straßenbenutzung) das Unfallrisiko erhöhen. Ein Sicherheitstraining kann dem nur bedingt begegnen. Gegen Selbstüberschätzung

und Unvernunft hilft das beste Training nicht. Hier ist Einsichtsfähigkeit in eigenes (Fehl-)Verhalten notwendig.

Eines ist doch klar und lässt sich auch nicht wegdiskutieren: Als Motorradfahrer ist jeder von uns im Straßenverkehr allemal einer höheren Gefahr und damit einem hohen Risiko ausgesetzt. Stimmt das eigentlich? Im Großen und Ganzen ja. Wenn man jetzt versucht, dieses höhere Risiko mit Statistiken zu rechtfertigen, gerät man

allerdings auf einen falschen Pfad bzw. bekommt einen Eindruck, den es zu hinterfragen gilt. Gefährdet sind grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmer. Ein Sicherheitstraining (SHT) kann auch nicht vor einem Unfall schützen, denn besonders das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer lässt sich nicht steuern. In vielen Fällen können wir nur noch reagieren, trainierte Fahrer können in vielen Situationen auch noch bewusst agieren und so ein Unfallrisiko vermindern. Ich glaube, dass durch das Üben und Trainieren von Fahrsituationen und -verhalten das Risiko verringert und das Bewusstsein für ein angemessenes Reagieren und Agieren im Straßenverkehr gesteigert werden kann. Leider lässt sich nicht nachhaltig beweisen, dass dieses geübte und bestenfalls internalisierte Verhalten signifikanten Einfluss auf die Unfallstatistiken hat. Alle Statistiken, die Zahlen von Unfallbeteiligten und -ursachen bemühen, lassen keinen Rückschluss darauf zu, wer von diesen Menschen



Richtiges Bremsen will geübt sein.

jemals ein Sicherheitstraining besucht hat. Dies bezieht sich im Übrigen auf alle Verkehrsteilnehmer. Hier ist noch hervorzuheben, dass es etwa für die Gruppe der Fußgänger, Fahrrad-, Mofa- und Mopedfahrer kaum oder gar keine Angebote zum Üben des eigenen Verkehrsverhaltens gibt, wenn wir mal von den Übungseinheiten in Fahrschulen, Schulen und Kindergärten absehen. Alle Beteiligten zeichnet lediglich ein mehr oder weniger unterschiedliches Erfahrungspotenzial und Bewusstsein für das eigene Verhalten im Straßenverkehr aus. Auch die Fähigkeit zur Empathie und Antizipation fällt sehr unterschiedlich aus. Und es wird noch schlimmer: Auch unser Unterbewusstsein beteiligt sich maßgeblich an unserem Verhalten im Straßenverkehr. Auf dieses haben wir keinen Einfluss, zumindest nicht direkt.

Wer Kinder hat, kann sich bestimmt noch daran erinnern, dass wir diese dazu anhalten, im Straßenverkehr immer erst nach rechts und links zu schauen, bevor über die Straße gegangen wird. Ich stelle bei mir selber fest, dass sich diese Aufmerksamkeit im Laufe der Jahre nachteilig verändert. Im Auto fahre ich manchmal gedankenverloren auf dem Weg von der Arbeit nach Hause – wie gut, dass mein Auto den Weg schon kennt. Als Fußgänger telefoniere ich gerade intensiv, bevor ich die Straße überquere – ohne nach links oder rechts zu schauen. Der Alltag, die Routine und feste Gewohnheiten lassen uns abstumpfen. Wir fühlen uns sicher und haben ja bisher keine

schlechten Erfahrungen gemacht. Bis jetzt ist nichts passiert oder wie der Kölner sagt „Et hätt noch immer jot jejanje“.

Bevor ich jetzt hier anfange zu psychologisieren, möchte ich doch lieber auf den Punkt kommen: Wir sind alle, egal womit wir uns bewegen, einem Risiko ausgesetzt, das wir nicht oder nur bedingt beein-



Auch eine dicke Harley lässt sich durch Pylone swingen.

flussen können, wenn wir uns auf die Straße begeben. Was wir aber tun können ist, unser bewusstes Verhalten zu schärfen und gegebenenfalls neu zu justieren. So sage ich etwa meinen Trainingsteilnehmern, dass sie im Straßenverkehr nicht nur für sich selbst, sondern auch immer für andere fahren – deshalb ist eine gute Strategie die des vorrausschauenden und der Situation angemessenen Fahrens.

Ein Sicherheitstraining besuchen vor allem die Menschen, die etwas wissen und üben wollen. Menschen, die

sich und andere im Verkehr ernst nehmen. Genau hier wollen wir mit einem Sicherheitstraining ansetzen: Bisheriges (eingefahrenes) Verhalten hinterfragen, Bewusstsein für das Alltägliche und Besondere in unserem (Verkehrs-)Alltag schärfen, Handlungsalternativen bewusst erfahren und üben sowie Spaß haben.

Vom Basistraining, Training für Frauen, Fahranfänger und Wiedereinsteiger, fahren mit und ohne Beifahrer bis zur geführten Sicherheitstour. Wir legen Wert darauf, dass keine Laborsituation, kein Massenauflauf, kein Durchschleusen vorgefunden wird – vielmehr ausgesuchte Strategien und Übungen zur Entwicklung des persönlichen Fahrspaßes. Individualität, Feedbacks und viel Spaß sollen ein neues Erleben mit dem Motorrad zeigen. Dazu gehören klassische Übungen zum Handling des Motorrades und spezifische Informationen zu Fahrwerkstechniken und Fahrstilen. Abgerundet werden diese Übungen mit ausgesuchten Touren, in denen Themen wie Blickführung, Gefahrenerkennung vertieft, besprochen und geübt werden können.

Trialtraining

Trial kommt von „try it“ und bedeutet so viel wie: versuche es einmal. Hier wird langsames, überlegtes und geschicktes Fahren im Gelände geübt. Das Überwinden von Hindernissen und Ängsten steht hier im Vordergrund. Gleichgewichtssinn und Gefühl werden gleichermaßen trainiert. Das hilft enorm für das Fahren im Straßenverkehr. Nicht Akrobatik steht im Vordergrund, sondern sich selbst kennen zu lernen. Denn: Mit dem was wir kennen, können wir besser umgehen.

Endurotraining

Mal weg von der Straße und Motorradfahren und sich selbst anders erleben? Dann ist das Endurotrai-

Diejenigen, die Spaß daran haben, sich selbst mal neu zu erfahren, spezielle Fragen zu ihrem eigenen Fahrverhalten haben, Neues lernen wollen und vielleicht auch nur fachsimpeln möchten, sind herzlich zu unseren Trainings eingeladen. Ihnen können wir folgende Angebote machen:

Sicherheitstraining

Gerade zum Saisonbeginn ist es wichtig, sich wieder an das Motorradfahren zu gewöhnen. Unsere Sicherheitstrainings orientieren sich an den Bedürfnissen im realen Straßenverkehr.



ning für Einsteiger und Fortgeschrittene genau das Richtige. Nutze die Gelegenheit, Kombinationen aus Schotter- und Feldwege zu fahren, zwischendurch mal anzuhalten und Übungen zum Handling, Slalom, Bremsen sowie Auf- und Abfahrten zu machen. Das Fahren auf unbefestigtem Untergrund stellt eine besondere Herausforderung an das eigene Fahrkönnen dar und trainiert hervorragend das Gleichgewichtsgefühl sowie Wahrnehmung und differenziertes Handeln. Hier kommt es darauf an, sich selbst in Einklang mit Maschine und Umgebung zu bringen. Ein ganz besonderes Erlebnis!

Kurventraining

Eines der schönsten Dinge beim Motorradfahren ist das Kurvenfahren. Deshalb ist ein Kurventraining immer ein Highlight: Fahren auf einer kurvigen Strecke ohne Gegenverkehr – stressfrei genießen und realistisch einschätzen. Das Kurventraining vermittelt die richtige Sitzposition und Blickführung, die richtige Linienwahl und die Kurvenstile, Schräglage auszunutzen und sich selbst Sicherheitsreserven schaffen.

Gespanntraining

Als Kind schon Dreirad gefahren? Keine Erinnerungen mehr daran? Dann erlebe in unseren Gespanntrainings diese Erfahrung des speziellen Dreirads unbedingt neu. Erfahre die Besonderheiten des Gespannfahrens in besonders auf diese Art des Motorradfahrens abgestimmten Übungen. Egal, ob Anfänger, Wiedereinsteiger, Schnupperkurs-Teilnehmer

oder Könner. Grundkurse, weiterführende Kurse, Touren und Kurventrainings lassen Dich anschaulich Dein Können aufbauen, erweitern und vertiefen.

Geführte Touren

Unsere Tourguides haben Strecken ausgesucht, die für jeden Fahrstil Interessantes anbieten. Fahrspaß, Geselligkeit und Benzingespräche in den Pausen stehen hier im Mittelpunkt. Die Tourguides sind ausgebildete Fahrsicherheitstrainer und legen Wert auf einen gut organisierten Verlauf der Tour. Dazu gehört auch, unterschiedlichen Fahrstilen und –können innerhalb der Gruppe gerecht zu werden. Klare Regeln und verbindliche Absprachen gehören ebenso dazu, wie die Auswahl der Strecken. Die Gruppengrößen sind begrenzt, damit der Spaß miteinander in den Vordergrund rückt.

Mental-Training

Neben einer grundsätzlich vorhandenen körperlichen Fitness ist Motorradfahren auch eine Kopfsache. Diese nicht zu unterschätzende Komponente entscheidet darüber, wie wir fahren und ob wir überhaupt fahren wollen. Wenn Ängste, Schreck- und Schockerleb-

nisse uns bei unserem Tun ständig begleiten und wir diese aus unserem „Kopfkino“ nicht wieder herausbekommen, hilft unter Umständen ein speziell darauf ausgerichtetes Training. Dabei spielt es keine Rolle, ob es um Solo- oder Gespannfahrer geht. Speziell geschulte Moderatoren helfen dabei, diesem unbe-

wussten Mitfahrer auf die Spur zu kommen. Im Vordergrund stehen dabei die psychologischen Aspekte des Fahrens, damit der Kopf wieder frei ist für den Fahrspaß, um wieder mit mehr Lockerheit und Sicherheit in die neue Saison zu starten.

Moderatorenausbildung

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. bietet interessierten Motorradfahrer/innen neben einer DVR-Ausbildung eine Ausbildung zum BVDM-Moderator an. Nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung und entsprechender Eignung besteht die Möglichkeit, als Moderator für den BVDM-Motorradtrainings und -Touren





mit Sicherheitscharakter durchzuführen.

Die Moderatorenausbildung für Motorrad-Sicherheitstrainer besteht aus drei Komponenten:

Modul I umfasst eine Ausbildung über 21 Schulstunden in Theorie und Praxis eines eintägigen Sicherheitstrainings mit den Schwerpunkten Kommunikation, Moderation, Teil-

nehmerorientierung, Rechtliches, Handling, Slalom und Bremsen.

Danach folgt eine Praxisphase, in der mindestens fünf Einsätze als Hospitant bei einem erfahrenem Motorrad-Sicherheitstrainer an einem eintägigen Sicherheitstraining nach BVDM- und/oder DVR-Richtlinien absolviert werden müssen.

Modul II umfasst wieder

eine Ausbildung über 21 Schulstunden in Theorie und Praxis eines eintägigen Sicherheitstrainings mit den Schwerpunkten Metaebenen der Gesprächsführung, mentales Training, Kurven, Kreisbahn, Lenkimpulstechnik, Ausweichen, Bremsen-Lösen-Ausweichen und Fahren auf losem Untergrund (Trial).

Am Ende der Ausbildung

erhält der erfolgreiche Teilnehmer eine Teilnahmebestätigung.

Erfüllt der/die Teilnehmer/in die BVDM-Qualitätsansprüche erhält er/sie die Möglichkeit, Motorrad-Sicherheitstrainings nach den Richtlinien des BVDM durchzuführen. Weitere Infos gibt es auf der BVDM-Homepage www.bvdm.de.

Michael Bruns

Auf ins Zentrum

Die Jahreshauptversammlung des BVDM findet in diesem Jahr am Samstag, 27. April, in Schwerte statt.

Der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer lädt alle Mitglieder, Förderer und Freunde ganz herzlich zur Jahreshauptversammlung 2013 ein. In diesem Jahr hat unser Streckensperrungsreferent Michael Wilczynski die Ausrichtung übernommen. Tagungsort ist die Jugendtagungsstätte NaturFreundehaus Ebberg und Öko Station, Ebberg 1, 58239 Schwerte, Ansprechpartnerin ist Frau Schröder, Telefon: 0 23 04/671 64, Telefax 0 23 04/99 62 74, E-Mail: info@nfh-ebberg.de, Stichwort: BVDM 2013. Die Buchung muss jeder selber vornehmen. Das Haus liegt abseits im Ortsteil Westhofen. Ab Ortseingang Westhofen wird es mit BVDM ausgeschildert sein. Für die Wohnmobilisten ist ebenfalls die Möglichkeit zur Übernachtung gegeben (mit oder ohne Frühstück). Am Samstag ist eine Mo-

torradtour vorgesehen. Anmeldungen bitte direkt an Michael Wilczynski. Die Tagesordnung der JHV, die um 17 Uhr beginnen wird, umfasst folgende Punkte:

- TOP1: Begrüßung
- TOP2: Berichte der Referenten
- TOP3: Berichte des Vorstandes
- TOP4: Bericht der Kassenprüfer
- TOP5: Ernennung eines Versammlungsleiters
- TOP6: Entlastung des Vorstandes
- TOP7: Wahl des Vorstands
- TOP8: Wahl von zwei Kassenprüfern
- TOP9: Anträge
- TOP10: Siegerehrung Tourenzielfahrt
- TOP11: Ehrungen
- TOP12: Verschiedenes

Drei Anträge Des Landesverbandes Rhein-Ruhr e.V. an die Jahreshauptversammlung lagen dem Vorsitzenden bis zum Redaktionsschluss dieser Ballhupen-Ausgabe vor:

1. Antrag zu § 8 Absatz 13 der Satzung: „Anträge an die JHV müssen 4 Wochen vor der JHV beim Vorstand

bzw. der Geschäftsstelle vorliegen. Soweit sie bei Redaktionsschluss der Ballhupe, in der auch die Einladung zur JHV erfolgt, vorliegen, werden sie in der Ballhupe veröffentlicht.“
Begründung: Der Erscheinungstermin der Ballhupe unterliegt vielen Einflüssen, die einen recht langen Vorlauf erfordern. Dieser Vorlauf von mehreren Monaten ist den Mitgliedern eine zu hohe Hürde für die demokratische Mitwirkung und die Reaktion auf aktuelle Entwicklungen in Verein und Politik. Der Vorlauf für Anträge der Mitglieder muss lediglich gewährleisten, dass der Vorstand sich damit angemessen auseinandersetzen kann.

2. Antrag zur festen Koppelung der Rückvergütung gemäß §18 Absatz 9 an den BVDM-Beitrag: „Der LV Rhein-Ruhr beantragt, die Rückvergütung mit einem festen Anteil an den BVDM-Mitgliedsbeitrag zu koppeln“. Begründung: Im Laufe der Zeit sind Beitragserhöhungen zur Anpassung an die Inflation unvermeid-

lich. Dies gilt für den BVDM und BVDM-Vereine gleichermaßen. Durch einen festen Anteil entfällt eine separate Entscheidung für die Rückvergütung.

3. Antrag zur Höhe der Rückvergütung gemäß §18 Absatz 9: „Der LV Rhein-Ruhr beantragt, den Anteil der Rückvergütung auf 37,5% des BVDM-Beitrags festzusetzen“. Begründung: Über viele Jahre betrug der Anteil der Rückvergütung 50%. Er wurde im Jahr 2001 auf 12 Euro (=33,3%) von 36 Euro BVDM-Beitrag festgesetzt, um den BVDM aus einer schwierigen Lage zu befreien und sein Leistungsangebot zu sichern. Bei einer späteren weiteren Anhebung des BVDM-Beitrags auf 48 Euro blieb die Rückerstattung bei 12 Euro und sank damit weiter ab auf lediglich 25%.

Mit dieser letzten Anhebung des BVDM-Beitrags wurde die Anstellung einer hauptamtlichen Kraft in der Geschäftsstelle finanziert. Nachdem diese Einrichtung sich nicht bewährt hatte und daher beendet wurde,





sind die finanziellen Verhältnisse wieder geordnet und auf das „Sonderopfer“ der Vereine kann zugunsten einer höheren Rückvergütung verzichtet werden. Diese Anhebung auf dann 18 Euro kann als Signal die Vereine ermutigen, Mitglied im BVDM zu werden oder zu bleiben.

Dringlichkeitsanträge können laut unserer Satzung noch auf der JHV gestellt werden.

In diesem Jahr stehen wieder Vorstandswahlen an und ich appelliere an jedes Mitglied, einmal zu überlegen, inwieweit Du Dich mit deinen ganz beson-

deren Fähigkeiten für den Verband und damit für alle Motorradfahrer einbringen kannst. Das muss nicht direkt ein Vorstandsamt oder ein Referentenposten sein, aber jede Idee und jede Unterstützung ist uns nicht nur willkommen, sondern sie ist erforderlich, wollen wir unsere Arbeit langfristig intensivieren und bekannter machen. Das kann von der Unterstützung bei einer Messe oder einer anderen Veranstaltung bis hin zur Organisation einer Ausfahrt oder eines regelmäßigen Stammtisches reichen.

Wir stehen gerne mit Rat und Tat zur Seite und sind

auch neuen Ideen gegenüber aufgeschlossen. Sprich den Vorstand einfach auf der JHV an oder schicke uns eine Mail an info@bvdm.de.

Wie schon fast traditionsgemäß, steht die Aktivierung von Mitgliedern und die Mitgliederwerbung wieder als ein zentrales Thema bei der Vorstands- und Bundesbeiratssitzung an, die am Freitag, 26. April, 19.30 Uhr ebenfalls an unserem Tagungsort stattfinden wird. Der Vorstand lädt alle Referenten und Vorstände der Clubs ganz herzlich zur Teilnahme ein.

Die Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung:

- TOP1: Begrüßung
- TOP2: Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung
- TOP3: Vereine, Mitgliedsbeiträge
- TOP4: Aktivitäten 2013
- TOP5: Mitgliederwerbung
- TOP6: Verschiedenes

Der Vorstand freut sich über eine rege Teilnahme an der Jahreshauptversammlung. Sie ist für alle Mitglieder die Gelegenheit, die Ausrichtung des Verbandes mitzubestimmen und Lob und Kritik direkt anzubringen und natürlich zum gegenseitigen Austausch. Wir freuen uns auf viele Teilnehmer. **Michael Lenzen**

Urteil zum Haftungsausschluss

Zur Unwirksamkeit von Haftungsausschlüssen bei der Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings:

Das Oberlandesgericht Karlsruhe (OLG) hat bereits 2009 (Aktenzeichen 1 U 198/08) entschieden, dass die Klausel in einem Formularvertrag über die Teilnahme eines Fahrsicherheitstrainings mit folgendem Inhalt: „Die Haftung des Veranstalters und der von ihm Beauftragten ist – mit Aufnahme der Fälle von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit – ausgeschlossen“ **unwirksam ist**. Nach Ansicht des OLG wird durch diese Klausel unzulässigerweise auch die Haftung für Personenschäden (Verletzung von Leben, Körper, Gesundheit) bei leichter Fahrlässigkeit ausgeschlossen.

In der Entscheidung des Oberlandesgerichtes Karlsruhe ging es um einen

Schadensersatzanspruch im Zusammenhang mit einem Fahrsicherheitstraining mit einem Feuerwehrlöschfahrzeug. Das Oberlandesgericht hat entschieden, dass der beklagte Veranstalter 50 % des Schadens an dem verunfallten Löschfahrzeug in Höhe von 106.346,74 Euro zu zahlen hat, weil der von ihm beauftragte Sicherheitstrainer durch sein fahrlässiges Verhalten den Unfall mit verschuldet habe.

Das Oberlandesgericht hat auf der anderen Seite auch ein Mitverschulden des Klägers (Sicherheitsteilnehmer) in Höhe von 50 Prozent in seiner Entscheidung deshalb festgestellt, weil der „Fahrschüler“ behauptet hatte, er habe für das Lösch-

fahrzeug die erforderliche Fahrerlaubnis. Die Haftung des Veranstalters für den von ihm beauftragten Trainer führt das Gericht darauf zurück, dass von einem Leiter eines Sicherheitstrainings die nötige Sorgfalt gefordert wird, auf zusätzliche Schwierigkeiten der Fahrstrecken hinzuweisen und nur solche Fahrer zuzulassen,

die über eine hinreichende Routine beim Bewältigen normaler Verkehrsanforderungen verfügen. Ganz entscheidend war also für das Oberlandesgericht die fehlende Fahrpraxis und, dessen ungeachtet, die Zulassung des „Fahrschülers“ zu der Trainingsfahrt.

Was bedeutet dies nun praktisch?

Aus meiner Sicht ist da-

mit die Zulassung zu einem „Aufbautraining“ nur dann für den Sicherheitstrainer nicht fahrlässig, wenn der Teilnehmer entweder erfolgreich den „Grundkurs“ absolviert hat oder nachweisen kann, dass er über entsprechende (Fahr-) Fähigkeiten verfügt. In jedem Falle handelt der Sicherheitstrainer fahrlässig, wenn er einen „Neuling“ zu einem Aufbausicherheitstraining zulässt.

Des Weiteren lässt sich aus der Entscheidung des Oberlandesgerichtes Karlsruhe entnehmen, dass sich die Haftung eben nicht (!) durch die Verwendung eines Formularvertrages auf leichte Fahrlässigkeit einschränken lässt.

Auch hier zeigt sich, wie wichtig im Einzelfall eine Haftpflichtversicherung sein kann.

Dr. Youssef Moussa





Zum 25. Mal in Loh



Sag mal, bist Du gerade mit Deinem Gespann noch durch die Waschstraße gefahren oder warum ist das so sauber?“ – Geputzt hatte ich die Maschine natürlich nicht, aber auf den 600 Kilometern Anreise zum Elefantentreffen gab es keinen Tropfen Regen, die Straßen waren komplett trocken und Schneereste fanden sich auch nur am Wegesrand. Kaum zu glauben für diejenigen, die am Freitag zum 57. Elefantentreffen des Bundesverbandes der Motorradfahrer in den Hexenkessel von Loh kamen. Schon am Donnerstag gab es nur noch Schneereste, denn Temperaturen deutlich über dem Gefrierpunkt verwandelten den Untergrund in eine weiche und feuchte Angelegenheit: Matsch. Um das Gespann der Umgebung anzupassen, gab es einen kleinen Schlenker durch den Eingangsbereich mit einem kurzen Stopp für ein Foto mit dem Eingang des Elefantentreffens und dem Schild des

aktuellen Tourenzielfahrtwettbewerbs (siehe Artikel Seite 16), für das Extra-Punkte winken. Da ich für diese wenige Meter Fahrt auf dem Gelände keine Helm aufsetzte, gab es direkt Kritik, denn schließlich müsse man als Vorsitzender Vorbild sein. Im Prinzip schon, aber man darf auch mal Fünfe gerade sein lassen – das ist gerade bei einer solchen Veranstaltung wie dem ältesten Wintertreffen der Welt ein Faktor, der nicht unbedeutend ist. Es kommt halt auf das richtige Augenmaß an.



Matsch statt Schnee: Die Besucher hatten dennoch Spaß.

Nach dem Schlenker sah das Gespann jedenfalls aus, wie die meisten Motorräder auf dem Treffen: Mit Schlamm beschmiert. Wobei es durchaus große Unterschiede gab, was den Grad der Verschmutzung anging, auch bei den Klammotten der Teilnehmer, für die in diesem Jahr echte Nehmerqualitäten angesagt waren.

Ist der Bayerische Wald üblicherweise ein Garant für frostige Temperaturen und Schnee Ende Januar, bescherte Petrus den Elefanten zum 25. Treffen in Loh



mit Dauer-

Zum Jubiläum gab es eine fünfstöckige Torte.

nieselregen, gelegentlichen Schneeschauern und Temperaturen über dem Gefrierpunkt besondere Herausforderungen. Wie die Teilnehmerzahlen (siehe Kasten) zeigten, ließen sich doch viele Motorradfahrer von den Bedingungen abschrecken, diejenigen aber, die gekommen waren, trotzten dem Wetter und hatten sogar ihren Spaß daran. Schließlich es das Elefantentreffen: Bei schönem Wetter fahren und zelten kann jeder, bei schlechten Bedingungen sieht das ganz anders aus, und so herrschte an den Lagerfeuern überall gute Stimmung.

Zum runden Jubiläum hat-



Elefantentreffen



ten sich die Gemeinde und die Anwohner etwas Besonderes einfallen lassen und es gab eine fünfstöckige Geburtstagstorte, die verteilt wurde. Darüberhinaus bedankte sich die Gemeinde mit Präsenten aus Glas bei verdienten und langjährigen Mitgliedern aus dem Organisations- und Veranstaltungsteam und überreichte einen Scheck

über 600 Euro. Den will der BVDM Ende August einlösen, denn dann ist die Gemeinde Thurmansbang Zielort der BVDM-Deutschlandfahrt. Ein besonderes Treffen war das 57. Elefantentreffen auch, weil der BVDM die FEMA, den Zusammenschluss der europäischen Motorradfahrerverbände, mit seiner Jahreshauptversammlung nach Thurmansbang eingeladen hatte. Seit Jahrzehnten steht das Elefantentreffen für das friedliche Miteinander der unterschiedlichsten Nationen. Im Hexenkessel von Loh funktioniert die Völkerverständigung, da gibt

es keine Vorurteile gegen Ethnien oder Minderheiten. Mit dem Besuch des ältesten Wintertreffens konnte die Vertreter der FEMA, die auf ihrer Versammlung einen neuen Präsidenten gewählt haben (siehe Bericht auf Seite 20) auch intensiven Kontakt mit der Basis aufnehmen und auch die Motorradfahrer hatten Gelegenheit, sich an die Vertreter ihrer Verbände zu wenden. Doch nicht nur die FEMA war zum Jubiläum eingeladen worden, sondern auch zahlreiche Politiker aus Europa, Bund und der Region. Auch den Bundesverkehrsminister hatte der BVDM im Vorfeld ange-



schrieben und zu einem Besuch mit einem Rundgang über das Gelände und einer kleinen Ansprache eingeladen. Der Einladung folgten Landrat Ludwig Lankl, die Landtagsabgeordneten Konrad Kobler, Alexander Muthmann, Bernhard Roos, Bezirksrat Olaf Heinrich und Martin Behringer, Bürgermeister der Gemeinde Thurmansbang ist ohnehin Stammgast beim Elefantentreffen und ein wichtiger Unterstützer dieser Großveranstaltung. Alle betonten, wie wichtig die Veranstaltung für die Region ist und zeigten sich beeindruckt von dem friedlichen Miteinander der tausenden Motorradfahrer aus ganz Europa.

Auch die Vertreter der FEMA waren von der Veranstaltung beeindruckt und bedankten sich für die Gastfreundschaft mit einem Präsent.

Das Ansehen, das der BVDM mit seinem Elefantentreffen genießt, zeigt sich auch in einer anderen Auszeichnung die dem Vorsitzenden Michael Lenzen und Organisationsleiter Wolfgang Schmitz auf dem Elefantentreffen überreicht wurde: Der Ehrenpreis des diesjährigen Pinguinos-Treffen. Das ist



ein Wintertreffen von Motorradfahrern in Spanien, zu dem in diesem Jahr mehr als 20.000 Motorradfahrer kamen. Leider konnte kein Vertreter des BVDM kurz vor dem ET nach Spanien fahren, um die Auszeichnung entgegenzunehmen, aber zwei spanische Journalisten, Marcel Barrilero und sein Freund, kamen zum Elefantentreffen, um die Ehrung zu überreichen. Der Ehrenpreis werde verliehen in besonderer Würdigung der Verdienste um die Wintertreffen von Motorradfahrern, so die Begründung. Der BVDM revanchierte sich bei den Spaniern, die mit zwei Harley Davidson zum wiederholten Mal beim Elefantentreffen waren, mit

einem Gastgeschenk, einem gläsernen Elefanten und dankten herzlich für die Auszeichnung.

Auch in diesem Jahr gab es wieder ein reges Interesse der Medien an dieser ganz besonderen Veranstaltung. Von ZDF bis NTV waren vier Kamerateams unterwegs, um das Treffen für die Fernsehzuschauer aufzubereiten. Das Interesse an Bildern und Berichten über das Elefantentreffen ist groß, wie die Zugriffszahlen auf die Homepage von BVDM und Gemeinde Thurmansbang belegen, wenn die Webcam am Eingangsbereich geschaltet wird. Leider gab es in diesem Jahr einige technische Probleme, so dass die Bilder zeitweise

nicht zu sehen waren. Dafür war schon kurz nach Beginn der Veranstaltung das erste Video im Internet zu sehen. Ganz besonders aufwändig und mit sehr viel Liebe gestaltet sind die Filme von Amadeus, dem an dieser Stelle herzlich gedankt sei. Aber auch die zahlreichen anderen Beiträge geben ein gutes Bild des Treffens wieder. Ob Sonne oder Regen, Schnee, Eis oder Matsch, die echten Elefanten lassen sich nicht abschrecken und so war auch das 57. wieder ein ganz besonderes Treffen, wenn auch in etwas kleinerem Kreis. Ein ganz besonderer Moment jedes Elefantentreffens ist die Gedankveranstaltung mit anschließendem Fackelzug





Verbrüderung zwischen „Elefanten“ und „Pinguinen“.

zum Gottesdienst in die Scharntenkirche. Traditionell hält der langjährige Organisationsleiter und BVDM-Ehrenvorsitzende Horst Orłowski die Ansprache mit Begrüßung der Motorradfahrer, bevor die Namen der verstorbenen Motorradfahrer verlesen werden. In diesem Jahr geriet die Gedenkfeier ein paar Minuten länger, da einige Mitglieder der FEMA dankenswerter Weise die Ansprache zusätzlich auch in ihre Landessprache übersetzt hatten und wir so noch mehr Besucher erreichen konnten.

unser FEMA-Referent Maurice Anderson, der bei der Führung über das Gelände die Übersetzung vornahm und auch die Grußworte des BVDM-Vorsitzenden ins Englische übertrug. So gab es in diesem Jahr manche Besonderheit und das Treffen wird wieder eines der unvergesslichen werden, wenn sich auch fast alle nur an den Matsch erinnern werden. Mich würde ja noch der beste Tipp interessieren, wie man diese hartnäckige Pampe wieder vom Motorrad entfernen kann. Nur der Hochdruckreiniger allein reicht ganz sicher nicht aus. **Michael Lenzen**

Wertvolle Verständigungshilfe leistete auch



Ergebnisse ET 2013

- Motorradfahrer: 3480, Tagesbesucher: 1020
- Holz sägewettbewerb: Martin Drießlein (31 Sekunden)
- Weiteste Anfahrt: Alex Zelenov aus Wolgograd (3300 Kilometer)
- Sonderpreis: Anfahrt durch Senegal über 15.500 Kilometer: Dimitri Balaev und Gennadij Zaval'skij.
- Schönsten Eigenbau: BMW R 1200 GS-Gespann von Vasilef aus Russland
- Jüngste Teilnehmerin: Rita Aichinger (26 Jahre)
- Jüngster Teilnehmer: Timo Müller (16 Jahre).
- Älteste Teilnehmerin: Irmgard Zeilinger (55 Jahre)
- Ältester Teilnehmer: Ewald Weißmann (80 Jahre)
- Größter Club: Motorradfreunde Krayenburg
- Schneeskulptur: Christoph Sollinger



Lobbyarbeit in Brüssel

Über die Arbeit der FEMA in Brüssel berichtet Sekretärin Aline Delhaye.

Politische Aspekte

Die Typpgenehmigung. Die FEMA nahm an der Sitzung der Arbeitsgruppe Motorrad der Europäischen Kommission teil und machte zwei Eingaben:

- Zum einen die Forderung zur neuen Führerscheintrichtlinie in Bezug auf die Problematik der Umwandlung der Klasse A2 in A3 und umgekehrt. Hier scheint es, dass eine Lösung auf dem Tisch liegt. Wie die Kommission betonte, „was national passiert, bleibt national“. Dieser Ansatz von der Kommission muss weiter untersucht werden, um zu verhindern, dass es in den Ländern Probleme mit den Führerscheinen gibt.

- Die FEMA hat sich dafür ausgesprochen, die Informationen über die CO₂-Kennzeichnung so schnell wie möglich den Verbrauchern zugänglich zu machen (während die Industrie eine Verzögerung der Einführung dieses Label-Ansatz nach 2016 versuchte).

Die TA-Verordnung ist nun vom Europäischen Parlament und vom Rat gebilligt worden und tritt im Jahr 2016 in Kraft.

Motorrad-Sicherheit:

Die verschiedenen Sitzungen von FEMA-Sekretariat und einige NOs mit einer Delegation des australischen Delegation aus Vic Roads wurden in ihrem Bericht berücksichtigt:

www.fema-online.eu/index.php?mact=News,cntnt



01,detail,o&cntnto1articleid=345&cntnto1returnid=15.
Unterfahrerschutz

Die Kampagne Unterfahrerschutz 2012 ist nun vorbei. Nach dem Workshop im Europäischen Parlament zum Ende des SMART RSS Projekt hat die Kommission endlich TC26/WG1 gebeten, Teil 8

eu/motorcycle-protection-systems/guidelines/ und auf der Website www.mc-roadsidebarriers.eu.

Im FEMA-Sekretariat gibt es auch gedruckte Exemplare, die verteilt werden können. Bisher wurden zehn verschiedene Systeme in die Datenbank aufgenommen

sich in ihrer Berichterstattung und politischen Arbeit regelmäßig auf diese Seite beziehen und damit ihren Bekanntheitsgrad fördern.

Infrastruktur

Parallel zur Leitplanken-Website wurde auch eine „Infrastruktur“-Website entwickelt. Hier können Daten und Informationen zum Thema Straßen, von Bitumenschmierereien bis hin zu Kanaldeckeln etc. angegeben werden: www.mc-infrastructure.eu/

Regelmäßige technische Überwachung:

Am 20. Dezember beschlossen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die vorgeschlagene Verordnung in eine Richtlinie umzusetzen. Außerdem sehen sie nicht die Notwendigkeit wiederkehrender jährlicher Kontrollen von Motorrädern und leichter Anhängern. Dies ist ein erster Sieg. In zahlreiche Projekte ist die FEMA mit eingebunden und die Kompetenz gefragt. Viele Projekte und Aufgaben wie etwa der RiderScan stehen für die Fema auch in diesem Jahr wieder an.

Aline Delhaye/lz



auf Motorrädern auszuweiten. Ein einheitlicher Standard wird erarbeitet. Informationen dazu gibt es unter der „Richtlinie Leitplanke“, www.mc-roadsidebarriers.

men. Es ist wichtig, dass die Hersteller und Straßenbehörden die Website kennenlernen. Es wird dringend empfohlen, dass alle FEMA-Mitgliedsorganisationen



„Erde und Steine“ erkunden

Nach „Brücken“, „alten Bäumen“, „Türmen“, „Mühlen“, „Wasser“ und „Rathäusern“ heißt das Thema der diesjährigen BVDM-Tourenzielfahrt „Erde und Steine“ – Abwechslungsreiche Begegnungen mit Mutter Erde.

Doch was ist eigentlich die Tourenzielfahrt (TZF)? Die TZF ist ein Jahreswettbewerb des BVDM und des Landesverbandes Rhein-Ruhr, bei dem jeder Teilnehmer das ganze Jahr mit seinem Motorrad interessante Ziele besuchen und dabei Punkte sammeln kann. Sinn der Sache ist nicht unbedingt, den Wettbewerb zu gewinnen. Eigentlich geht es darum, nicht immer in denselben

Gegenden herumzugurken, die man sowieso schon auswendig kennt, sondern mal ein neues Ziel zu haben, wo man noch nicht gewesen ist. Die meisten Ziele liegen in attraktiven Gegenden Deutschlands, so dass man nicht nur eine schöne Strecke fahren, sondern sich auch noch etwas Interessantes anschauen kann. Und das können wir versprechen: Man wird nicht dümmer davon. Jeder Teilnehmer hat freie Streckenwahl, Navis sind ausdrücklich erlaubt, und jeder kann so viele Ziele anfahren, wie er oder sie mag. Maximal 20 Ziele werden gewertet, bei Punktgleichheit werden auch weitere Ziele gewertet. In diesem Jahr gibt es ins-



Ungewöhnliche und bekannte Felsformationen stehen ebenfalls auf der Liste. (Fotos: Aufderheide)

gesamt 128 Ziele, die über ganz Deutschland verteilt und unterschiedlich bepunktet sind. Das können Bergwerke oder Höhlen sein, spektakuläre Felsformationen, 4000 Jahre alte Großsteingräber, Dolmen und Findlinge, aber auch Museen zu verschiedenen erdgeschichtlichen Themen oder zum Bergbau – und sogar ein Bunker ist dabei. Wer also gerne auf Felsen klettert oder in Löchern rumkriecht, der ist richtig aufgehoben bei der TZF 2013.

Der Wertungsmodus sieht dabei wie folgt aus: Du machst ein Foto vom Ortschaftschild mit deinem Motorrad, so dass das Kennzeichen sowie das Jahresschild (S3E) lesbar sind. Das ist das Beweisfoto, dass du auch tatsächlich dort warst (und du nicht deine Fotos aus dem Internet kopiert hast). Dann gilt es, noch ein zweites Foto von dem besuchten Objekt zu machen.

Und egal ob du 50, 20 oder nur ein Ziel besuchst, du bist in jedem Falle in Wertung – vorausgesetzt, du sendest dein Wertungsheft (geht

auch per Email oder CD) bis zum 10. Januar 2014 ein. Auf der JHV des BVDM im nächsten Jahr findet dann die Siegerehrung statt. Eine gesonderte Siegerehrung gibt es für Mitglieder des LV Rhein-Ruhr auf dessen JHV 2014.



Übrigens: Teilnehmen kann nicht nur jedes Mitglied des BVDM und des LV Rhein-Ruhr, sondern auch Nichtmitglieder können für einen Beitrag von 12 Euro die Fahrtunterlagen anfordern. Für Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos.

Weitere Infos gibt es bei www.tourenzielfahrt.de. Und hier kann man sich anmelden: tourenzielfahrt@bvdm.de.

Inge und Peter Aufderheide



Die Bastei im Elbsandsteingebirge ist ein Ziel der TZF.





Auch mit 80 gut unterwegs

Werner Jährg aus Oberhausen ist immer noch am liebsten mit dem Motorrad unterwegs. Schon 2011 hatte er ein besonderes Jubiläum. Vor sechzig Jahren bestand er die Prüfung für den Motorradführerschein. Er sagte es mir nebenbei, als wir uns in Wiershausen bei Hann.Münden auf einem Motorradtreffen begegneten. Werner war mit seinem Vincent 1000 Gespann schnell mal aus Oberhausen gekommen.

Mit 18 Jahren hatte er 1951 den Motorrad- und Autoführerschein erworben. Das kostete damals 60 Mark. Sein erstes Motorrad war eine Zündapp KS 750. 1957 folgte eine BMW R 69. Dazu kam dann eine NSU Max für die Fahrten zur Arbeit.

Bald begeisterte er sich für sein erstes britisches Motorrad, eine tausender Vincent Black Shadow. Es war zu der Zeit ein Übermotorrad mit mehr als 50 PS. Werner

spulte viele Kilometer ab. So war er 1972 gemeinsam mit seiner Frau zum Nordkap gereist. Dass er unterwegs einen Zylinderkopf hochnehmen musste, um ein Ventil zu reparieren, störte nur wenig.

Es folgte später eine weitere Black Shadow und dann eine Norvin. Das ist ein Zweizylinder Vincent Motor in einem Norton Federbettfahrwerk. Und letztlich legte er sich eine Vincent Black Prince zu, die er heute noch als Gespannmaschine regelmäßig fährt. Nebenbei verschliss er auf dem Weg zur Arbeit eine Puch 250 SG



Während die anderen mit dem Auto angereist sind, ist Werner natürlich mit einem seiner Gespanne gekommen.



schnell müde, meint Werner. Seit einigen Jahren kommt Werner immer Ende Januar mit seiner Moto Guzzi zum Grünkohllessen für

sowie eine MZ 250. Neben der Black Shadow, die er als Solomaschine wie auch als Gespann fuhr, kam 1988 ein Moto Guzzi Gespann hinzu.

Ich hatte von Werner schon gehört, und wir müssen uns Anfang 1970 auf einem Treffen in Leuchtenburg bei Oldenburg begegnet sein. Als meine Frau und ich 1984 in Zell am Ziller am Start der legendären Enzian Rallye mit unserer Norton Commando standen, tauchte Werner dort auf und wir lernten uns persönlich kennen. Er war damals mit seiner Vincent mal eben von Oberhausen gekommen, um sich den Start der Enzianrallye anzusehen. Als Freund des britischen Motorrads war ihm die Norton aufgefallen, und so kamen wir ins Gespräch.

Das ist nun schon lange her. Aber wir sehen uns auch heute noch auf diversen Motorradtreffen und Veranstaltungen. Er fährt seit einigen Jahren nur noch Gespann. Der Gleichgewichtssinn wird mit zunehmendem Alter weniger. Er hat auch ein Auto aber darin wird man immer so

Motorradfahrer nach Friedrichshagen ins Weserbergland. Er ist dort nicht nur der älteste Teilnehmer, sondern auch der einzige, der mit dem Motorrad anreist. Dabei spielt das Wetter nur eine untergeordnete Rolle. Werner hat reichlich Erfahrung, sich darauf einzustellen.

Am 18. November 2012 ist Werner 80 Jahre alt geworden. An dem Wochenende trafen sich die Vincent Freunde wie jeden Monat. Diesmal war der Ort Varel, wo einer der Vincentfahrer das Treffen ausrichtete. Werner reiste als einer der wenigen mit dem Motorrad an und er feierte mit den anderen gebührend seinen Geburtstag. Am 19. Januar 2013 veranstalteten wir unser 37. Grünkohllessen in Friedrichshagen. Es war schönsten Winterwetter mit 6 Grad minus. Werner kam wie gewohnt mit seinem Guzzi-Gespann und bei der Kohlwanderung ging er meistens vorneweg. Wir wünschen Werner, dass er noch viele Jahre mit dabei sein kann. Das ist sein Leben. Das genießt er. **ahr**



Teamarbeit im Ländle

Der Winter ist die Zeit der Regional-messen, und in Baden-Württemberg hatte das BVDM-Messteam die Qual der Wahl zwischen drei Terminen, die im Januar im Wochenabstand hintereinander stattfanden: in Stuttgart, Ulm und Friedrichshafen. Klar war, dass es keinen Sinn gemacht hätte, die Kräfte auf drei Messen im Südwesten zu verzetteln. Klar auch, dass wir, wie bereits beim Motorradtreffen „Glemseck 101“ im Sommer 2012 in Stuttgart erfolgreich erprobt, das Angebot der „Rennleitung 110“ zu einem Gemeinschaftsstand annehmen würden. Wir entschieden uns für die „Motorradwelt Bodensee“ in Friedrichshafen vom 25. bis 27. Januar 2013. Friedrichshafen ist nicht nur ein besonders schöner Messestandort mit interessantem Programm, sondern deckt einen Einzugsbereich ab, der weit über die Bodensee-region, Oberschwaben und das Allgäu hinausreicht.

In der Tat war nicht nur die Messe hervorragend



Olaf Biethan und Uwe Flammer am BVDM-Stand (l.). Die Kooperation mit der Rennleitung 110 klappte prima, so Messereferentin Dagmar Schreiner.

besucht. Auch an unserem Stand war drei Tage lang ständig Betrieb. Wir führten nahezu pausenlos Gespräche mit Besuchern. Besonderes Zugpferd und guter Einstieg ins Gespräch war das Elefantentreffen, fand die Messe doch genau eine Woche vor unserer wichtigsten Veranstaltung statt. Darüber hinaus versuchten wir, jedem Besucher unsere selbstgestellte Aufgabe als Interessenverband der Motorradfahrer in Deutschland nahezubringen und für den Verband zu werben.

Neben der Standbetreuung blieb nur wenig Zeit für

einen Blick über die Messe. Zu sehen gab es mehr als genug. Da waren nicht nur alle bekannten Motorrad- und Zubehörhersteller vor Ort und dazu regionale Werkstätten und Händler jeglicher Couleur. Friedrichshafen bietet außerdem viel Platz für kleine Clubs und Initiativen und großzügigen Platz für Vorführ-Parcours. Es ist diese Mischung kommerzieller und nicht-kommerzieller Angebote in hoher Qualität, die den besonderen Reiz der Messe am Bodensee ausmacht. Da gab es in unserer unmittelbaren Nachbarschaft die Motor-

rad-samm-lung der Puchfreunde Bregenz zu sehen, die ihre bildschön restaurierten, alpinen Klassiker bis heute im alltäglichen Straßenverkehr bewegen. Der Simson Cup begeisterte mit verrück-

ten Eigenbauten auf Basis der alten DDR-Mopeds aus Suhl. Von den modernen Konstruktionen stach das Angebot des Schweizer Edelschraubers „man nastybike“ ins Auge: Ein Superbike mit Ducati-Motor, Omega-Rahmen, Vorderradschwinge und Radnabenlenkung. Eine Konstruktion, die laut Anbieter zu einer außergewöhnlichen Fahrstabilität führen soll, und dies ohne den exzessiven Einsatz elektronischer Hilfsmittel, der bei den neuesten Superbikes der großen Hersteller üblich geworden ist.

Für künftige Einsätze im Südwesten suchen wir BVDM-Mitglieder aus dem Ländle, die bereit sind, die Betreuung eines Messestandes zu unterstützen. Diesmal gelang der Messeauftritt dank tatkräftigen Einsatzes aus der Zentrale: Unsere Messereferentin Dagmar Schreiner und unser zweiter Vorsitzender Olaf Biethan waren aus Köln angereist. Vor Ort wurden sie von Uwe Flammer aus Stuttgart verstärkt.



Elektromotorrad Zero DS am Stand der Solarwerkstatt Tettang (l.). Voller Einsatz beim Junior-Motocross (Bild r.). (Fotos: Flammer)



Neue Kontakte im Osten

Erstmals nahm der BVDM in Dresden vom 11. bis 13. Januar 2013 an der Motorradmesse Sachsenrad in Dresden teil. Im Vorfeld war unklar, ob die Sachsenrad den logistischen und personellen Aufwand lohnt. Eine Motorradmesse in Dresden? Wer hat davon schon gehört? Auf der Motorradmesse in Leipzig war der BVDM schon zweimal vertreten.

Aber Dresden? Wir, Dagmar und Youssef, hatten uns vorgenommen, in Dresden Flagge zu zeigen. Dies ist uns gelungen! Wir waren mehr als überrascht.

In vier Hallen war am Samstag und Sonntag erheblicher Andrang. Der Stand hatte mit meinem schönen Gespann auch einen Blickfang. Großes Interesse bestand vor allem an der Ballhupe und den dortigen Reisebeschreibungen. Nicht zuletzt durch unseren



Youssef im Gespräch mit Besuchern an seinem Gespann.

Stand in Dresden konnte Kontakt zur Verkehrswacht Dresden für eine Zusammenarbeit beim Durchführen von Sicherheitstrainings auf deren eigenem Platz geknüpft werden. So sollen bereits in diesem Jahr erste gemeinsame Veranstaltungen abgehalten werden. Auf der Sachsenrad waren bis auf Honda alle namhaften Hersteller mit entsprechend großen Ständen vertreten. Es gab – wie immer – diverse Zubehör- und

Kleidungsstände, ein paar Vereine (außer dem BVDM) und auch einen gemeinsamen Stand der deutsch-tschechischen Polizei mit der Rettungswacht vor Ort uns gegenüber. Aufgrund des großen Interesses stellt sich die Frage, ob nicht eine Sondernummer der Ballhupe, mit reinen Reiseberichten der letzten Jahre, insbesondere für Messeveranstaltungen, erstellt werden sollte.

Youssef Moussa

Als Youssef mich fragte, ob der BVDM nicht einen Messtand auf der Sachsenrad in Dresden im Januar 2013 machen wolle, war ich zuerst skeptisch. Da ich bis dahin nicht viel Positives (Aussteller und Besucherzahl) von Dresden gehört hatte. Da ich nicht nur in Leipzig die Erfahrung gemacht habe, das Präsenz sehr wichtig ist und Youssef als „Einheimischer“ vor Ort war, war schnell klar: Der BVDM muss dahin. Wir hatten viele gute und interessante Gespräche. Das Fazit: Dresden 2014 – wir sind wieder dabei. Youssefs Idee einer Sonderausgabe mit Reiseberichten kann ich nur unterstützen. Herzlichen Dank meinerseits an Youssef für den gelungenen Auftritt des BVDM in Dresden und auch seiner Frau für die gute Bewirtung. Ich habe mich in Dresden sehr wohl gefühlt. *Dagmar Schreiner*

Leipzig zum Dritten

Bereits zum dritten Mal war der BVDM auf der Messe Leipzig Anfang Februar vertreten. Willi Költgen (BVDM-Referent „Behindertenhilfe“) und Fahrlehrer Roland Zachau waren mit einer behindertengerecht umgebauten Harley sowie Willis GS aus Krefeld angereist. Vor allem die Harley mit ihren Stützrädern sorgte für Aussehen. Diese war auf der Messehomepage, und im Ausstellerverzeichnis als Besonderheit ausgewiesen. Die großen

Motorradhersteller waren überwiegend vertreten, trotzdem erschien mir die Messe bis auf Samstag sehr ruhig. Mit 51.000 Besuchern sprach die Messe von einem Besucherzuwachs. In meinen Augen ist die Messe aber kleiner geworden. Erfreulich waren die Gespräche mit den Messebesuchern an unserem Stand. Die Bilder vom ET sind immer wieder Anziehungspunkt und der Beginn eines Gespräches. Einige sind nicht zum ET gefahren – weil zu



warm. Andere wären gerne, aber mussten arbeiten. Sicherheitstrainings waren gefragt und auch die Arbeit des BVDM im Allgemeinen. Im kommenden Jahr müssen wir überlegen, ob wir wieder zwei Messen im Os-

ten (Dresden und Leipzig) besetzen. Wer Interesse hat, bitte melden unter messe@bvdm.de. Youssef hat sich in Dresden super geschlagen und würde sicherlich auch in 2014 die Messepräsenz machen wollen. *ds*



Führungswechsel in Europa

Bericht über die FEMA-Hauptversammlung am Rande des Elefantentreffens 2013 in Thurmansbang.

Nach der Begrüßung und dem Vorstellen der Delegierten überreichten Vertreter der FEMA eine Erinnerungsplakette an Olaf Biethan, 2. Vorsitzender des BVDM, als Dank für die Organisation des Treffens.

Das Protokoll der letzten Sitzung wurde genehmigt und die Aktivitäten des Ausschusses im Jahre 2012 zur Kenntnis genommen.

Es gab keine Kandidaten für das Amt des Präsidenten, nachdem Theodor Klossner im Vorfeld erklärt hatte, nicht mehr zur Verfügung zu stehen.

Nach langer Diskussion stimmte der Ausschuss zu, den Artikel 8.5 der Satzung außer Kraft zu setzen. Er sieht vor, dass es keinen Präsidenten geben kann, der in seinem Verein ein entsprechendes Amt bekleidet. Nach der Änderung wird Frederic George bis zum Juni weiter Präsident des FFMC bleiben, dann sein Amt niederlegen. Im Anschluss wird der Artikel 8.5 der Satzung wieder in Kraft gesetzt.

Der Ausschuss wählte das Board of Directors: Frederic George wurde Präsident und Theodor Klossner geht in den Ruhestand. Wieder gewählt wurden Juha Liesilina und Maurice Anderson. Thema Fundraising: Mehrere Vorschläge wurden von Aline Delhaye präsentiert.

Via.nl ist ein Straßenverkehrs-Report-System, auf das die Behörden und die



Handschlag: Theodor Klossner (l.) und sein Nachfolger im Präsidentenamt, der Franzose Frederic George.

Polizei zugreifen werden, um Bitumen, Löcher, oder andere gefährliche Mängel auf den Straßen zu identifizieren. MAG.nl ist ein Teil dieses Systems, Sie können über Unfälle und gefährliche Straßeninfrastruktur berichten und diese in das System einstellen können. Die FEMA unterstützt dieses System und fordert den Zugang der Straßenbehörden dazu und ist auch bereit, für den Zugang zu der Datenbank eine Gebühr zu bezahlen. Der entsprechende Vorschlag wurde von den FEMA-Mit-



gliedern angenommen. Aline präsentierte eine Fundraising Website: Riding tomorrow. Interessenten können hier Gelder an die FEMA spenden, damit die FEMA ihre Rechte vertritt. Nach anhaltender Diskussion wurde das vorgestellte Budget der FEMA für 2013 verabschiedet. AMM Spanien wird seinen Rückstand in Raten bezahlen, wird aber kein Stimmrecht haben, bis die Schulden abbezahlt worden sind. Workload: Wir hatten eine ausführliche Diskussion über die

Pflichten von FEMA-Mitarbeiter. Nachdem Hugo und Philipp aufgrund der finanziellen Situation nicht mehr bei der FEMA beschäftigt werden konnten, gibt es weniger Personal in der Geschäftsstelle. Von daher kann auch nicht erwartet werden, dass das Büropersonal das gleiche Maß an Lobbying wie 2012 leisten kann. Der Ausschuss beriet über die Struktur der Lobbyarbeit des Büro und forderte, Prioritäten zu setzen.

Der Ausschuss empfiehlt, eine Delegation von NO's/delegates zur Veranstaltung im März nach Brüssel zu schicken.

Typ-Gemehmigung!

Es gibt ein Problem bei der Formulierung des Dokuments. Der Rat wird nach einer Lösung suchen. Die FEMA bittet die NOs, ihre Experten auf diesem Gebiet zu informieren, um eine Lösung zu finden.

3. Führerschein-Richtlinie: SMC will das so genannten Ermessenspapier nutzen, um damit Lobbyarbeit zu machen.

Rolf Frieling von der Biker Union präsentiert eine Datenbank mit Daten über die Schließung von Straßen für Biker. Maria von SMC lud uns nach Stockholm zur Frühjahrstagung am 1. Juni 2013 ein.

Das Treffen endete um 18 Uhr und wir gingen zum Elefantentreffen, wo wir an der Gedenkfeier teilnahmen. Eine Rede wurde in verschiedenen Sprachen, von verschiedenen Mitgliedern der FEMA übersetzt..

M. Anderson



Schutz durch Rechtsschutz

Hier kommt jetzt mal ein etwas „trockeneres Thema“. Und zwar geht es um Rechtsschutzversicherungen. Gut, wozu man eine Rechtsschutzversicherung braucht und wann sie hilft, weiß zumindest ganz allgemein sicher jeder von uns. Gerade wir Motorradfahrer sind ja eine beliebte „Zielgruppe“ bei den Vollzugsorganen.

Teuer ist so eine einzelne Verkehrsrechtsschutz-Versicherung auch nicht. Für ca. 55 Euro im Jahr bekommt man schon recht gute Angebote (von „A“ wie ADAC, ARAG, bis hin zu „Z“ wie Zürich).

Aber mittlerweile gibt es gerade aus Sicht von uns Motorradfahrern durchaus interessante Unterschiede, die man als Kunde kennen sollte. Denn nicht immer

gibt es Versicherungs- bzw. Rechtsschutz.

Schon beim Fehlen der richtigen E-Nummer an einem nachträglich verbauten Teil erlischt ja bekanntlich die Zulassung und ein nettes Bußgeld droht, wenn man damit erwischt wird. Aber in der Regel sehen die Vertragsbedingungen der meisten Rechtsschutzversicherer Kostenschutz nur für zugelassene Fahrzeuge vor, und das war's dann mit dem Rechtsschutz für dieses Bußgeld. Oder man verletzt grob fahrlässig (schöner Ausdruck der Juristen) vertragliche Regelungen der Versicherer, Obliegenheiten genannt und in den Vertragsbedingungen beschrieben. Dann wird schon mal schnell die Leistung massiv gekürzt. Eine Probefahrt mit einem Moped, das

gestern stillgelegt wurde, ohne dass man das sofort erkannt hatte, wäre so ein Fall. Man hätte eben besser aufpassen müssen.

Es gibt aber durchaus Rechtsschutzversicherungen, die solche Themen anders sehen und hier den Versicherungsschutz nicht verweigern. Die haben dann in ihren Vertragsbedingungen besser Regelungen, die genau in solchen Fällen helfen. Schaut einfach mal in Euren Versicherungsunterlagen nach. Und wenn es nicht passt, einfach zum nächsten Termin wechseln. Will man allerdings als Kunde wie sonst üblich nach einem Schadenfall kündigen, ist das in der Rechtsschutzbranche auch oft anders geregelt. Bei den meisten Gesellschaften geht das erst nach dem zweiten Scha-

denfall innerhalb eines Jahres. Welche Versicherer sich das ausgedacht haben, braucht man auch nicht lange zu erfragen. Es sind bestimmt nicht die, die ihre Versicherungsbedingungen im Sinne von uns Kunden optimieren. Zur Not einfach zum nächsten Ablauffermin kündigen. Da gilt dann nur eine Kündigungsfrist von drei Monaten.

Bei Fragen zu dem Thema nicht vergessen: Wir haben im Verband auch einen „Versicherungsbeauftragten“, den Sigggi Bredl. Der kann Euch sicher schnell und gerne helfen, wenn es darum geht, das Beste für sein Geld zu bekommen. Seine Kontaktdaten findet Ihr auf der Homepage www.bvdm.de, E-Mail: s.bredl@gmx.de. **Frank Schrodek, Motorradfreunde Dorfen-Erding**

Elefantentreiber Lippe mit neuem Vereinslokal

Die Elefantentreiber Lippe e.V. weisen daraufhin, dass sich ihr Vereinslokal geändert hat. Es ist nicht mehr der „Lierner Krug“, indem auch schon eine JHV des BVDM stattgefunden hat, sondern das „Landhaus Ellernkrug“, in der Nähe von Lage/Heiden. Genauere Informationen zum Stammtisch (Adresse, Tag und Uhrzeit) und dem BVDM-Verein Elefantentreiber Lippe gibt es im Internet oder beim 1. Vorsitzenden Tell Putsch unter E-Mail: tell.putsch@t-online.de. **lz**

3. Saisonöffnung im Bergischen

Am Sonntag, 14. April, lädt der BVDM zum dritten Bergischen Anlassen nach Lindlar auf den Parkplatz vor dem Kulturzentrum Wilhelm-Breidenbach-Weg ein. Um 10 Uhr geht es mit einem Frühstück los, bevor um 11 Uhr ein Motorradfahrergottesdienst auf dem Programm steht. Um 13 Uhr starten die Motorradfahrer zu einer Demonstration gegen Streckensperrungen für Motorradfahrer in Deutschland, speziell aber gegen die Sperrung der Kreisstraße 19 bei Lindlar. Der BVDM klagt

gegen die Sperrung. Bis Redaktionsschluss stand noch kein Termin für eine Gerichtsverhandlung fest. Der Verband wird vor Ort über den aktuellen Stand der Klage berichten und Spenden sammeln, da das Verfahren eine sehr teure Angelegenheit ist. Eine entsprechende Spendenbüchse wird aufgestellt. Gegen 14 Uhr endet die Veranstaltung. Infos zu Streckensperrungen gibt es auf der BVDM-Homepage unter www.bvdm.de oder per E-Mail Streckensperrung@bvdm.de. **lz**

Termine in der Ballhupe oder im Internet

Der eine schwört auf Papier, der andere nutzt das Internet, um sich zu informieren und zu kommunizieren. Und so wünscht sich ein Leser unbedingt Termine in der Ballhupe und droht indirekt sogar mit Austritt aus dem Verband, falls er mit seiner Meinung allein dastehe. Andere halten Termine in der Ballhupe für reine Platzverschwendung, da das Internet erheblich schneller informiere. Wie seht Ihr das? Schreibt mir Eure Meinung an ballhupe@bvdm.de. **lz**





Kraft fürs Kraftrad

Fortsetzung von Ballhupe 4/2012. Es hat eben nicht nur Kraft, sondern man braucht auch Power in den Schläuchen, um das Ding nur vom Ständer zu heben. Und man braucht nicht nur Kraft in den Beinen, sondern vor allem Rücken-, Schulter- und Nackenmuskeln, um eine längere Strecke ohne Verspannungen und Schmerzen durchzuhalten. Klar spielt die Sitzposition (Joghurtbecher, Reiseenduro oder Chopper) auch eine entscheidende Rolle. Und wer von euch Gespann fährt, der weiß was es heißt, eine längere kurvige Strecke zu fahren. Da kann das Fahren selbst schon zum Krafttraining werden. Da aber nicht alle vom Gespannfahren trainiert sind, sollten wir versuchen, durch Kräftigungsübungen gute Voraussetzungen zu schaffen.

Möglichkeiten gibt es ja bekanntlich viele. Die Muckibude ist eine davon. Wer das dann auch regelmäßig (ja, zweimal pro Woche!) tut, ist schon einmal bestens gerüstet. Aber nicht jeder hat Zeit und Lust Eisen zu stemmen. Es gibt auch einfachere Mittel, um zu Hause oder sogar unterwegs zu trainieren: zum Beispiel mit einem Gummiband. Es gibt die sogenannten Fitness-, Latex-, Physio- oder Therabänder© von verschiedenen Herstellern und in verschiedenen Stärken zu kaufen. Grundsätzlich gilt: Je dunkler die Farbe, desto stärker das Band.

Wähle ein Band, mit dem du die Übung zehn bis 20

Mal wiederholen kannst. Nach zehn bis 20 Wiederholungen solltest du eine Ermüdung in den Muskeln spüren.

Ist der Widerstand hoch und die Wiederholungszahl niedrig (bis 10), trainierst du im Bereich Muskelaufbau und Maximalkraft. Brauchst aber nicht denken, dass du davon gleich zum „Arnold“ wirst. Trainierst du mit geringerem Widerstand und mehr Wiederholungen (20 oder mehr), trainierst du die Kraftausdauer der Muskeln.

In den Beinen brauchen wir als Motorradfahrer Maximalkraft – zum Beispiel, wenn wir das Motorrad einmal aus einer schrägen Position abfangen oder aufrichten wollen. In den Rücken- und Schultermuskeln hingegen brauchen wir eher Kraftausdauer, um längere Strecken ohne Verspannungen zu bewältigen.

Übrigens: Das Band ist so klein, es passt bei meiner G 650 GS ins Heckbürzel. So kann man es sogar mit in den Motorradurlaub nehmen.

Also: keine Ausreden mehr. Sei fit, wenn die Saison losgeht. Möge die Kraft mit dir sein – und nicht nur mit deinem Moped!

Hier nun ein paar praktische Beispiele für das heimliche Training.

Achte beim Üben auf deine Atmung: Atme immer beim Ziehen aus und beim Nachlassen der Spannung wieder ein. Also: Ausatmen – Einatmen nicht vergessen (gilt eben nicht nur für Blondinen).

Übungen für Arme, Schultern, Nacken und Rücken:

Diese Übungen kannst du alle auch im aufrechten Sitzen durchführen.

Kräftigung der Armbeugemuskeln



Stell dich mit einem Fuß auf das Band in Schrittstellung. Knie sind gebeugt und der Rücken bleibt gerade. Fasse das Band so, dass es bereits bei gestreckten Armen leichte Spannung hat. Fixiere die Ellbogen am Körper. Beuge dann die Ellbogen.

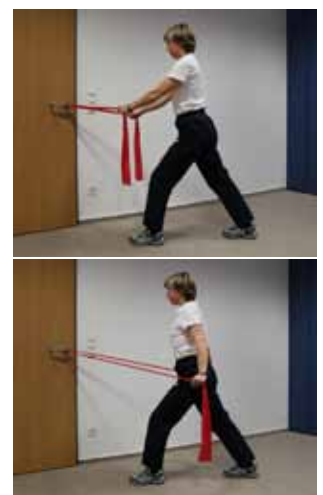
Kräftigung und Dehnung der Schulterhebe- und Nackenmuskeln



Stell dich auf das Band, die Knie leicht gebeugt, den Rücken gerade. Fasse das Band so, dass es bereits bei gestreckten Armen leichte Spannung hat. Ziehe dann

deine Schultern nach oben, nach hinten und nach unten. Die Schultern kreisen also rückwärts. Die Arme bleiben dabei lang.

Kräftigung der Rücken-, Schulter- und Oberarmmuskeln



Hänge das Band an eine Türklinke (oder den Gepäckträger deines Motorrades). Stelle dich in Schrittstellung hin, die Knie gebeugt, den Rücken aufrecht. Ziehe nun das Band am Körper vorbei nach unten hinten. Ziehe deine Schulterblätter zusammen – Brust raus. Der Rücken bleibt dabei gerade – Bauchnabel einziehen.

Kräftigung der Rücken- und Schultermuskeln

Stell dich auf das Band und fasse es über Kreuz.



Die Haltung des Rückens ist aufrecht, die Knie sind leicht gebeugt. Ziehe nun mit nahezu gestreckten Armen das Band nach hinten und oben. Dabei zeigen die Handflächen nach oben. Bitte dabei nicht nach hinten ins Hohlkreuz ausweichen, sondern den Bauch einziehen. Diese Übung ist zunächst im Sitzen etwas einfacher durchzuführen.



landest du im Hohlkreuz.

Übungen für Beine und Gesäß:

Für alle diese Übungen mache einen Knoten in das Band, so dass eine Schlinge mit einem Durchmesser von etwa 30 Zentimeter entsteht. Stell dich dann mit beiden Füßen in die Band-schlinge.

Kräftigung der Oberschenkelvorderseite



Strecke ein Bein nach vorne. Halte dabei das Knie gestreckt.

Kräftigung der Oberschenkelrückseite und der Gesäßmuskulatur

Strecke ein Bein nach hinten und spanne den Po dabei fest an. Ziehe nicht zu weit nach hinten – sonst

Kräftigung der seitlichen Gesäß- und Oberschenkelmuskulatur



Spreize ein Bein zur Seite ab. Das Bein und die Hüfte bleiben dabei gestreckt, die angezogene Fußspitze zeigt nach vorn.

Gegen verspannte Muskeln und für eine bessere Beweglichkeit haben wir dir noch ein paar Dehnübungen zusammengestellt, die besonders diejenigen Muskeln berücksichtigen, die sich bei langem Sitzen auf dem Motorrad verkürzen. Du kannst sie als Entspannung nach den Kräftigungsübungen durchführen oder auch bei einer längeren Tour auf dem Rastplatz. Aber bitte nur sehr vorsichtig im unaufgewärmten Zustand. Besser vorher ein

paar Aufwärmübungen machen oder einmal um den Platz joggen.

Alle Dehnübungen werden mit einer 10 bis 20 – Sekunden Haltephase durchgeführt. Spürst du ein leichtes Ziehen in der entsprechenden Muskulatur, ist das gut – wehtun braucht's nicht.

Dehnung der Nackenmuskulatur (tut gut bei Nackenverspannungen)



Ziehe mit der linken Hand den Kopf sehr vorsichtig zur linken Seite. Dabei ziehe gleichzeitig den rechten Arm und die rechte Schulter nach unten. Gehe nur so weit wie dir die Übung angenehm ist. Löse die Übung ganz langsam wieder auf und wechsel dann die Seite.

Dehnung der Brustmuskulatur (gegen verkürzte Brustmuskeln bei Rundrückenhaltung – besonders für die gebückte Fraktion)



Lege eine Hand mit gestrecktem Arm an die Wand. Die Fingerspitzen zeigen nach oben und hinten. Gehe einen Schritt vor und spüre die Dehnung in der Brustmuskulatur.

Dehnung der Beinrückseite



Lege das gestreckte Bein mit der Ferse auf eine Erhöhung. Ziehe die Fußspitze heran und beuge dich mit geradem Rücken so weit vor, bis du eine Dehnung in der Beinrückseite spürst.

Dehnung der Hüftbeugemuskulatur



Stelle einen Fuß wenn möglich auf eine Erhöhung - Ausfallschritt. Beuge dann das vordere Knie und strecke das Hüftgelenk auf der anderen Seite, so dass du die Dehnung in der Leiste spürst.

Dipl. Sportlehrerin Inge Aufderheide



Neue Konzepte gefragt?

Wenn man die Motorenentwicklung in der Pkw-Branche beobachtet mit den Bemühungen, sparsame Motoren zu bauen, dann liest man immer wieder das Wort Downsizing. Es ist eine alte Weisheit, dass man mit weniger Hubraum einen geringeren Verbrauch erreichen kann. Das Problem besteht darin, mit wenig Hubraum genügend Leistung zu erzielen, ohne die Höchstdrehzahl des Motors stark heraufzusetzen, und möglicherweise nur ein sehr schmales Drehzahlband zur Verfügung zu haben.

Durch die elektronische Steuerung des Motors zusammen mit der Einspritztechnik ist man schon recht weit gekommen. Auch der Langhubmotor findet immer wieder Verwendung, weil er auf einfache Weise einen hinreichenden Durchzug aus unteren Drehzahlen ermöglicht.

Neu hinzugekommen ist nun die Perfektionierung der aufgeladenen Motoren. Was schon Ende der dreißi-



Ein klassisches Motorrad ist die Norton Commando.

ger Jahren im Rennbetrieb als Kompressormotor Verwendung fand, ist heute in Verbindung mit der elektronischen Steuerung zu einer ausgefeilten Technik gereift.

So hat Ford einen Einlitermotor mit drei Zylindern entwickelt, der nicht nur äußerst sparsam läuft und 100 PS in seiner einfachsten

Version abgibt, sondern dabei auch bei unteren Drehzahlen ab 1500 bis 2000 bis hinauf zu 5000 Touren und höher ein Drehmoment von 170 Newtonmeter abgibt.

Das entspricht einem höchsten Drehmoment von Motoren mit älteren Technik, die einen Hubraum von 1,8 bis 2 Liter haben.

Wahnsinn! Kann das halten? Auch bei den Konkurrenten VW/Audi, Opel und anderen sind ähnlich aufgeladene Motoren in der Serie. Ich bin mir nicht sicher, ob sie die Qualitäten des Dreizylinder-Ford-Motors erreichen oder in erster Linie auf hohe Leistung getrimmt sind.

Mir schwebt vor, dass sich die Motorradindustrie nun auch dieser Technologie bemächtigt. Es ist lange an der Zeit, nicht länger einer immer höheren Leistung

für die Superrenner nachzugehen. Wer soll diese Boliden denn noch fahren? Der Nachwuchs bei den Motorradfahrern fehlt ohnehin. Je älter man wird, um so schwerer wird es, ein Motorrad von über 200 Kilogramm plus Gepäck etc. zu rangieren. Tatsache ist, dass das Durchschnittsalter der Motorradfahrer weiter steigen wird.

Wenn man als Motorradproduzent den Markt langfristig sinnvoll bedienen will, dann sollte man endlich daran gehen, leichtere Motorräder zu bauen. Eine Motorleistung von 50 bis 98 PS wäre vollkommen ausreichend. Viel entscheidender ist die Motorcharakteristik, und da komme ich wieder auf den aufgeladenen Motor wie den Ford-Dreizylinder. Aus dem Drehzahlkeller bereits mit ordentlichem



Auch mit seinem Norton-Gespann ist der Autor gern unterwegs. Für längere Touren ist das Gespann nicht erste Wahl.



Drehmoment und guter Leistung präsent zu sein: Das bringt den richtigen Spaß. Nebenbei könnte ein Benzinverbrauch von 3 bis 3,5 Liter/100 Kilometer realistisch sein. Es würde somit auch ein Kraftstofftank von 15 Liter eine Reichweite von 400 Kilometern ermöglichen. Wie wäre es mit einem kultivierten Einzylinder mit 70 PS und einem Eigengewicht von 160 Kilogramm. Es ist auch für den Rentner mit über 70 Jahren kein Problem, diese Maschine in die Garage zu schieben. Wenn sie auf einer Reise mit Gepäck doch einmal umgefallen ist, braucht er keinen Kran zu bestellen, um sie aufzuheben.

Es entwickelt sich bei mir die Vorstellung von einem sehr brauchbaren Motorrad: Es wäre ein Tourensportler, der im Drehzahlbereich zwischen 2000 und 7000 Touren richtig zur Sache geht, bei dem die Sozia nicht in schwindelnder Höhe über dem Fahrer sitzt und die Knie nicht bis fast zu den Ohren anwinkeln muss. Natürlich gehört heute ein geregelter Katalysator und ABS dazu, und auch sonst will ich modernen Entwicklungen keine Abfuhr erteilen. Die Masse der Motorradfahrer will nicht rennmäßig auf der Straße fahren, sondern reisen und das auch mehrtägig. Das Motorrad muss nicht laut sein, doch der Sound sollte stimmen. Das ist bei ein bis drei Zylindern viel markanter zu erreichen, als bei vier und mehr Zylindern.

Nun braucht es nur noch die Initiative der Motorradindustrie, um die Weichen in die richtige Richtung zu stellen. Es ist schon richtig,



Als Tourenmaschine hat sich die Norton bewährt.

dass der schmale deutsche Motorradmarkt nicht den Ausschlag gibt für die weltweite Entwicklung. Vielleicht ist es aber eine Chance für ein Nischenprodukt in der europäischen Entwicklung und Fertigung. Ich glaube, dass ich mit meinen Vorstellungen für ein interessantes und brauchbares Motorrad nicht allein stehe. In welchen Ausstattungsvarianten sich eine derartige Technik durchsetzen kann, das mag der Markt bestimmen. Ich glaube jedenfalls, dass unter Berücksichtigung ständig steigender Kraftstoffpreise und Fortschritte in der Pkw-Industrie die Motorradbranche nicht länger zögern darf.

Die seit Jahren wieder erfolgreich produzierende britische Motorradmarke Triumph soll sich schon mit der Entwicklung einer kleineren leichten Einzylindermaschine befassen. Dies könnte etwas sein, was meinen Vorstellungen nahe kommt.

Aus ebenfalls ganz praktischen Überlegungen könnte man auf dem Gespannsektor zur Entwicklung eines leichten und preisgünstigen gespanntauglichen

Motorrades kommen. Nicht jeder kann sich ein Gespann für 20 000 bis 30 000 Euro leisten. Mit zunehmendem Alter lässt der Gleichgewichtssinn nach. Ich habe schon viele ältere Motorradfahrer kennengelernt, die sich irgendwann nur noch zutrauten, mit dem Gespann zu fahren. Derzeit gibt es im Segment der kleinen und preisgünstigen Gespanne nur Oldtimer oder das MZ-Gespann. Ich habe in meinem Fuhrpark als Gespann eine alte Norton Single mit Squire Seitenwagen laufen. Es macht zwar sehr viel Spaß damit gelegentlich im kurvereichen Weserbergland herumzufahren, als ReiseGespann ist

das Maschinchen natürlich überfordert.

Da komme ich wieder auf die Neuentwicklung der aufgeladenen Motoren. Vielen wird eine Motorleistung im Bereich von 30 bis 70 PS vollkommen ausreichen, wenn der Motor gut von unten durchzieht. Sparsam im Verbrauch darf er auch sein, was heute durchaus technisch möglich ist.

Wie soll mein Traummotorrad aussehen?

Einen stabilen Doppelrohrrahmen sollte es haben und ein etwas klassisches Design wäre mir lieb. Das Tankvolumen müsste längere Strecken ermöglichen und die Sitzbank sowie die Sitzposition sollten für eine Sozia geeignet sein. Gespanntauglichkeit könnte eine besondere Beigabe sein. Auf jeden Fall müsste die Maschine serienmäßig einen Mittelständer haben. Eine Kawasaki W 800 wäre ein brauchbarer Ansatz – aber die Maschine ist mit über 220 Kilogramm einfach viel zu schwer.

Ansonsten ist moderne Technik wie Einspritzung und ABS nicht mehr wegzudenken. Es gibt viel zu tun und Ideen sind gefragt.

Ahr



Vollverkleidet und mit ordentlich Gewicht: Triumph Sprint.



Frauen auf drei Rädern

Im vergangenen Sommer gab es erstmals ein BVDM-Gespann-Angebot nur für Motorradfahrerinnen. Unter der Anleitung des Sicherheits- und Gespanntrainers Uwe Philipp trafen sich sechs Fahrerinnen, um die andere Art des Motorradfahrens am eigenen Leib kennenzulernen.

Nach einem gemütlichen „Kennenlern-Kaffee“ und einem kurzen Austausch über die Beweggründe der Frauen, an dem Kurs teilzunehmen, ging es auch schon auf den Übungsplatz.

Dort warteten verschiedene Gespanne, um den ersten Kontakt herzustellen.

Deutlich war die Erkenntnis beim Schieben eines Dreirades: Es ist zwar

schwer, aber es kann nicht umkippen – auch nicht wenn „Frau“ nicht ganz so groß gewachsen ist. Diese Tatsache erfreute sich allgemeiner Beliebtheit, ist doch das Balancieren eines Solomotorrades bei nicht so großen Menschen immer mit einem gewissen Risiko verbunden.

Eine Überraschung war auch, was in so einem Beiwagen alles Platz hat.

Die Erfahrungswerte der den Kurs begleitenden, langjährigen Gespannfahrerin Ute waren in diesem Zusammenhang – wie auch bei Fragen zu Kindern im Beiwagen, Tiertransport, Rückwärtsschieben... nicht nur einmal gefragt.

Im weiteren Verlauf wurde



Nach der ersten Kontaktaufnahme (o.) wurde es ernst. Linkskurven wurden geübt.



Unter den aufmerksamen Blicken des Moderators geht es rechts herum. Zum Abschluss folgte eine Ausfahrt.

allen schnell klar, dass beim Gespann alle Schalter und Hebel wie auch am „normalen“ Motorrad vorhanden sind. Nach verschiedenen Sitzproben und Ausprobieren im Trockenlauf war dann schon viel Scheu vor dem Neuen abgebaut – dem ersten Fahrerlebnis stand damit also nichts mehr im Wege

So wurden die ersten zaghaften Kreise und Achten erstaunlich schnell zu beachtenswert runden Fahrmanövern.

Die Mittagspause kam dann gerade recht, um sowohl der körperlichen Erholung zu dienen (Gespannfahren ist für Anfänger auch Arbeit) als auch Gelegenheit zu geben, die ersten Erfahrungen auszutauschen und viele weitere Fragen zu stellen.

Frisch gestärkt wieder auf dem Übungsplatz angekommen, wurden dann speziell auf den Schnupperkurs abgestimmte Übungen aus dem Gespanntraining gefahren. Alle Teilnehmerinnen lernten dabei sowohl die Sicherheit am neuen Gerät als auch die Anfänge der Fahrfertigkeiten mit dem Gespann.

Irgendwann war dann auch der Trainer zufrieden, sodass zum Schluss alle Teilnehmerinnen mit einer kleinen Tour durch die nahe Umgebung belohnt wurden.

Resümee: Frauen lernen anders aber schnell – und – die Erfahrungen des Tages haben dazu beigetragen die Gemeinde der Gespannfahrerinnen um drei zu erhöhen. Ein schöner Erfolg. **Wolfgang Job, Uwe Philipp**



34. Gespannfahrerlehrgang

Der 34. Gespannfahrerlehrgang für Anfänger des BVDM-Sicherheitstrainings findet in diesem Jahr vom 20. bis 22. September 2013 statt.

Wir bieten neben praktischen Übungen auf abgesperrten Plätzen, auch theoretischen Unterricht mit Vorträgen, Power Point, Videos und Modellen.

Ein eigenes Gespann kann, muss aber nicht mitgebracht werden. Die Übungsgespanne werden von erfahrenen Instrukto- ren zu Verfügung gestellt. Die Moderatoren begleiten auch die Anfänger bei ihren ersten Fahrübungen.

Die Abende am Kamin stehen dem Erfahrungsaus- tausch der Teilnehmer und Instrukto- ren zu Verfügung.

Der Veranstaltungsort ist die Jugendherberge in Schloss Burg an der Wup- per, Solingen. Der Kurs mit Vollpension und Lehrmittel kostet 293 Euro, für BVDM- Mitglieder 222 Euro und für Begleitpersonen 113 Euro Übernachtungen in Mehr- bettzimmern.

Nähere Informationen und Ausschreibung sind anzu- fordern bei:

B V D M – Sicherheitstrai- ning, c/o H.-W. Sassen- hagen, Graf-Bernadotte- Straße 35, 51469 Bergisch Gladbach, Telefon 0 22 02/ 441 71 (AB), E-Mail: gespann- kurs-bvdm@netcologne.de.
Horst-Werner Sassenhagen

Es ist bereits der 34. Ge- spannfahrerlehrgang, den der BVDM anbie- tet und damit ist der Ver- band einer der ersten An-

bieter von Lehrgängen für Gespanne überhaupt gewe- sen. Edmund Peikert, auch unter dem Spitznamen „Ge- spann-Papst“ bekannt, war der erste, der sich systema- tisch mit den Besonderhei- ten der Fahrphysik von Mo- torradgespannen in Theorie und Praxis auseinanderge-

BVDM-Gespannfahrerlehr- gänge.

Ganz bewusst verwendet der BVDM nicht das Wort Sicherheitstraining, weil es für die Gespanne eine ent- sprechende Normierung wie bei den Solomaschinen nicht gibt und nach Ansicht von Experten auch nur sehr

cherheitstrainings beteiligt. Er bildet DVR-Moderatoren aus und hat darüberhinaus die hohen Standards für das BVDM-eigene Sicherheits- training entwickelt und bildet auch hier eigene Mo- deratoren aus. (Siehe dazu auch den Artikel von Micha- el Bruns auf Seite 5 dieser Ausgabe.)

Wer ein Sicherheitstrai- ning des BVDM besucht, kann also sicher sein, sich in kompetenten Händen zu befinden und überdies ein preislich überaus faires Angebot zu erhalten, das Spaß macht und Nutzen bringt. Wer BVDM-Mitglied ist, profitiert dazu noch von einem Rabatt. Das ist noch ein Grund mehr, Mitglied zu werden und den Ver- band so in seiner verkehrs- politischen Arbeit für mehr Sicherheit auf unserer Stra- ßen zu unterstützen.

Michael Lenzen

Trainings mit dem BVDM: Mit Sicherheit mehr Spaß Mehr Spaß mit Sicherheit

setzt hat und dies auch in verschiedenen Büchern ver- öffentlicht hat. In Jahrzehnten erworbene Fahrpraxis, umfangreiches technisches Know-how, detailliertes Hin- tergrundwissen über The- orie und Fahrphysik und dazu die Leidenschaft für das Gespannfahren: All das bildet die Grundlage für die

schwer geben kann, da die einzelnen Gespanne in ih- rem Fahrverhalten sehr un- terschiedlich sein können.

Die langjährige Erfahrung in puncto Fahrsicherheit beschränkt sich aber keines- wegs auf die Gespanne. Der BVDM war federführend an der Entwicklung der DVR- Standards für Motorrad-Si-



Horst-Werner Sassenhagen bringt Dagmar Schreiner auf seinem Gespann (das Boot ist selbst entworfen und selbst gebaut) die ersten Übungen bei.



Mit E-Motor und Pedalen

Durch zwei Artikel in der letzten Ballhupe, „Geräuschlos zur Arbeit, E-Bike Test von Olaf Biethan“ und „Sport einmal ohne Motor von Inge auf der Heide“, fühlte ich mich ermutigt Euch von einer Bike-Tour der anderen Art zu berichten. Dazu hole ich ein wenig aus.

Wir wohnen in einem kleinen Städtchen Dransfeld, am Fuße des Hohen Hagen, den viele Waldwege umrunden. Da uns größere Wanderungen widerstreben, wir unsere Umgebung aber doch kennenlernen möchten, schafften wir uns im November 2011 E-Bikes an. Die Wahl fiel auf elektrisch unterstützte Räder, da die Steigungen in der Umgebung nicht von Pappe sind, mein linkes Knie nicht mehr so recht will und meine Frau unter Allergien leidet!

Zur Technik:

28-Zoll-Räder mit Tourenbereifung, hydraulische Magura-Felgenbremsen, LED-Scheinwerfer mit Lichtsensor. Motoren: ein MS (Menschenstärke) mit Kniescheibenzündung-Getriebe Halbautomat 24-Gang-Kettenschaltung, Kraftübertragung über Kette. Der Hauptmotor kann bis zu 25 Km/h unterstützt werden durch einen 250-Watt-Hinterradmotor BionX High Torque.

Unsere Wahl fiel auf das BionX-System da es das Einzige mit Energierückgewinnung beim Bremsen ist und weil die Unterstützung im Verhältnis zur angewandten Tretkraft erfolgt.

Bremse ich mit der Hinterradbremse, so wird zunächst der Motor als Gene-



ratorbremse und dann die Felgenbremse zugeschaltet. Man kann aber auch über das Display vier Dauerbremsstufen des Generators aktivieren, auf langen Gefällestrecken oder wenn der Hund nicht nachkommt, kann ich reinhauen und bleibe warm.

Genauso gibt es vier Unterstützungsstufen, die ich einstellen kann, in Stufe vier ist meine Frau mal mit durchdrehendem Hinterrad angefahren, also sehr sportlich ausgelegt.

So ausgestattet, starteten wir am Samstag, 29. September, um 12.30 Uhr von Dransfeld zu einer Tour auf dem Weserradweg (beginnt in Hann.-Münden) nach Bremen.

Auf einer kleinen bewaldeten Straße durch das Niemetal erreichen wir die Weser und deren Radweg am Kloster Bursfelde, nach 20 Kilometer legen wir in Oedelsheim einen kurzen Stopp bei frischen Äpfeln vom Baum ein, weiter geht es auf der Weserostseite über Lippoldsberg nach

Wahmbeck.

Hier legen wir im gemütlichen Werkstatt-Café eine Pause ein und stärken uns mit leckerem Kuchen. Als es weiter geht, hat sich der Himmel zugezogen und es tröpelt ein wenig. Wir queren die Weser mit einer Fähre, fahren durch Bad Karlshafen – in Lauenförde kommen wir direkt am Motorradlokal Villa Löwenherz vorbei, kehren heute aber nicht ein. Weiter geht es über Beverungen, immer wieder verwöhnt uns der schöne Anblick der Weser! Zehn Kilometer vor Höxter kehren wir erneut ein, nehmen in einem Biergarten ein Bier.

Nach einer Tagesetappe von 64 Kilometer, erreichen wir Höxter im Regen und machen Quarter.

Am Sonntagmorgen geht es bei Sonnenschein, mit gefüllten Akkus weiter. Mein linkes Bein schmerzt stark, darum wähle ich Unterstützungsstufe drei und trete nur ganz leicht vor mich hin, Katja fährt wieder auf zwei.

Es geht durch Maisfelder, Kleingartenkolonien am Weserbogen entlang nach Holzminden.

Das Schöne am Weserradweg sind die kleinen Wege, so geht es auch in Holzminden am Uferweg entlang, fern des lebhaften Treibens auf den Straßen der Stadt. Durch Felder und Wiesen fahren wir Richtung Polle, an der Fähre macht der Weg einen Rechtsknick wir sehen die Weser eine Weile nicht. In Döhme treffen wir wieder auf sie, auf der gegenüberliegenden Seite säumen hohe Felsen das Weserufer, schon oft haben wir diesen herrlichen Anblick vom Motorrad aus genossen. Wir kehren an einem Lokal mit gelben Fahrrad (Erkennungszeichen der Weserradweggastronomie), ein. Hier treffen wir auf ein Pärchen, das heute morgen zur gleichen Zeit mit uns am Hotel startete. Wir tauschen uns lebhaft aus, Hauptgesprächsstoff sind unsere E-Bikes.

Aufbruch, wir ziehen dem Pärchen davon, da es mit unseren Rädern bei gleicher Krafteingabe einfach schneller geht. Nach sonigen zehn Kilometern erreichen wir die Münchhausenstadt Bodenwerder, hier lassen wir uns am anderen Ufer gegenüber des alten Ortskerns auf einer Bank nieder.

Weiter auf schmalen, teils abgeäugten Wegen, mitten durch Kuhweiden. Bei dem schönen Sonntagswetter herrscht reger Radverkehr. Kaffeedurst kommt auf, auf einer Uferanhöhe



erspähen wir eine ehemalige Fährstation. Hier gibt es Kaffee und Kuchen, bei dem wir unser Umfeld beobachten und schnell erhalten unsere Räder Gesellschaft.

Unser heutiges Tagesziel (nach 68 Kilometer) soll Hameln sein. Am Stadtrand fällt uns ein Hinweisschild mit Wegbeschreibung zum Hotel Garni auf, welches wir ansteuern, da es dicht an der Altstadt liegt. Nach dem Einchecken lassen wir uns nach einem Bummel durch die Innenstadt in einem Straßenlokal nieder. Hier kommen dann auch unsere Wegbegleiter vorbei getrottet.

Montag 10 Uhr: wir biegen wieder in den gut ausgeschilderten Weserradweg ein, wieder begleitet uns die Sonne mit ihren wärmenden Strahlen. Heute bin ich wieder völlig schmerzfrei, so das Unterstützungsstufe 1 reicht. Katja fährt weiter auf 2, tritt aber weniger stark in die Pedale, so dass sich unsere Stromquellen heute gleichmäßig entleeren. Zwischen Oeynhausen und Minden überholen wir unser namenloses radeln des Pärchen.

Das Absturzgefahr auch Radlern drohen kann, zeigt ein Warnschild, hinter Minden, auch wenn der Weg mit seinen links liegenden Villen und der rechts fließenden Weser noch so schön ist. Zehn Kilometer hinter Minden weist ein Schild auf den Gasthof „Deutsches Haus“ hin. Da 88 Kilometer genug sind, steuern wir Petershagen an. Vor dem ehemaligen Amtshaus lädt ein Schild zur Rast im Knast ein. Wir nächtigen im Radhaus, welches den gleichen Betreiber hat. Göttlich war

das Frühstück im Amtshaus und dann hat mich meine Frau doch noch in den Knast gebracht.

Übrigens ganz witzig, wenn Ihr mal in einer Männerrunde unterwegs seid, hier kann man mit Rundgang im Hof und Ausbruchversuch auch eine Knastprüfung ablegen. Siehe: www.rast-im-Knast.com.

Bei zugezogenem Himmel starten wir in den neuen Tag. Die Streckenführung wird von hier an weniger schön. Die Weser sieht man nur selten, es geht kreuz und quer über asphaltierte Feldwege. Wie jeden Tag haben wir uns nach 20 Kilome-

tern so richtig eingefahren. Dann rollen wir flott vor uns hin. In Nienburg sitzen ein Herr und Frau Namenlos in einem Straßencafe, wir gesellen uns dazu. Auch sie haben in Petershagen genächtigt, im Waldhotel.

Ihr Tagesziel soll Bücken sein, welches wir nach 78 Tageskilometern auch zu unserem machen.

Die Bückener sind ein seltsames Völkchen welches anscheinend mit Ooh grüßt. So geschehen in der Pension mit gelbem Rad vor der Tür (weil wir nach 10 Tagen die ersten Gäste waren) und in einem schnuckeligen Restaurant (weil die Wirtin an-

scheinend durch uns überrascht wurde, als sie die Tür öffnete). Auch dieser Aufenthalt in einem Ort voller netter Menschen, war sehr angenehm.

76 Kilometer lang war die letzte Tagesetappe bis Bremen. In Hoya besuchten wir die Hochzeitsmühle. Zwischen Achim und Bremen zwang uns dann ein Gewitterschauer in unsere Regenkleidung. In Bremen-Hemelingen entdeckten wir einen Panzer, wie alle sein sollten, Alteisen mit Knoten im Rohr.

Im Regen machten wir per Rad unsere Stadtrundfahrt, besuchten den Roland, die Bremer Stadtmusikanten und auch die Snoor-Gasse. Dann ging es noch 15 Kilometer im Regen weiter zu einem Motorradfreund am Höftdeich.

Freitag lichtete sich der Dauerregen gegen Mittag, wir wollten mit der Deutschen Bahn nach Göttingen. Unwetterwarnung, wir radeln zum Bahnhof, lösen nach 20 Minuten Wartezeit unsere Niedersachsentickets. Dann stellt die Bahn den Zugverkehr auf unserer Strecke, wegen Oberleitungsschäden ein. Wir geben die Karten zurück und radeln bis Achim, wo uns dann mein Sohn abholt. Von wegen die Bahn fährt immer.

Es war eine eindruckstarke Reise. Einmal ganz anders, was uns genauso viel Spaß gemacht hat, wie eine Motorradtour und es ist schön sich zu bewegen! Übrigens: Die Planungen für die nächsten Rad-Touren laufen schon. Von der Sprehquelle bis Berlin oder entlang der Altmühl.

Katja und Thomas Thiel

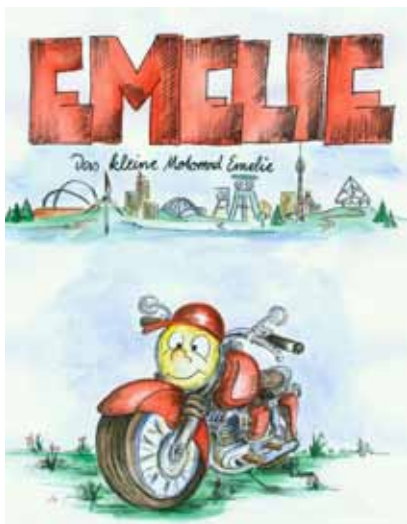


Am Ziel, dem Roland in Bremen. (Fotos: Thiel)



Neues Kinderbuch: Das kleine Motorrad Emelie

Es begann mit einer Gute-Nacht-Geschichte für Mara Lea. Als Carsten Jankowski seiner Tochter erstmals von Emelie erzählte, ahnte er nicht, wie sehr sich dieses Motorrad in sein Leben drängen würde. Die Geschichte kam so gut an, dass er sie aufschrieb, denn Mara Lea wollte sie wieder und wieder hören. Auch befreundeten Motorradfahrern gefielen die Geschichten der kleinen Emelie. So erfuhr auch Berthold B. Knopp davon und als er die Geschichten las, entwarf der Grafiker Emelie Federstrich für Federstrich und auch die weiteren Figuren, und so wurde aus den Abenteuern von Max und Emelie ein Buch. „Das Buch hat eine gewisse Erwachsenenromantik. Motorradgeschichten, die man als Kind nicht erzählt bekam, holt man als Erwachsener heute nach und erlebt sie mit den Kindern oder Enkeln.“ www.motorrad-emelie.de. (r)



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-philipuw@netcologne.de.

Wuppertreffen der Tourenfreunde Wuppertal

Das Wuppertreffen der Tourenfreunde Wuppertal findet vom 5. bis 7. Juli 2013 auf dem Gelände des Hundesportvereins Wuppertal statt. Infos bei Rainer Windisch, Domanänenweg 38, 42329 Wuppertal, Telefon 02 02/73 11 00, Mobil 01 70/812 36 80, Mail rainer_windisch@t-online.de.

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 10. Mai 2013. Die Redaktion freut sich über alle Zuschriften, Fotos (mindestens 1 MB groß), Anregungen und Kritik. Bitte die Fotos nicht in den Text einbinden, sondern als Anhang (jpeg-Datei) schicken, Dateigröße darf 25 MB nicht übersteigen.

Wir möchten Euch über aktuelle Termine, Neuigkeiten im Verband und verkehrspolitische Entwicklungen per elektronischem Newsletter informieren. Dazu benötigen wir Euer Einverständnis sowie Eure E-Mail-Adressen. Selbstverständlich werden diese nicht weitergegeben. Wer den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an geschaeftsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V. (BVDM)
Auflage: 5000

Chefredaktion:

Michael Lenzen (Iz)
Ossietzkystraße 6
51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98
Telefax: 0 32 22/140 91 84
E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:

Manfred Ahrens, Maurice Anderson, Inge und Peter Aufderheide, Olaf Biethan, Michael Bruns, Uwe Flammer, Wolfgang Job, Dr. Youssef Moussa, Uwe Philipp, Horst-Werner Sassenhagen, Dagmar Schreiner, Frank Schrodek, Katja und Thomas Thiel.

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

Vorsitzender:

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

Layout: Lenzen/Renfordt

BVDM-Homepage: 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.

