

Ballhupe

1/2019



**Elefantentreffen
Deutschlandfahrt
Streckensperrung**



Zählen Sie auf uns!
=mich



HDI

Sicher. Schnell. Serviceorientiert.
Ich berate Sie gerne in allen
Versicherungsfragen.



Sie haben Fragen? Dann freue ich mich auf Ihren Anruf:

HDI Hauptvertretung

Oliver Cella

Versicherungsfachwirt

Hauptstr. 52

51465 Bergisch Gladbach

Telefon +49 2202 9813020

Telefax +49 511 6451152815

Mobil +49 172 2648792

oliver.cella@hdi.de

berater.hdi.de/oliver-cella

Öffnungszeiten:

Termine nach Vereinbarung

Editorial	4
BVDM-Hauptversammlung in Gütersloh	5
Knapp 3000 Besucher beim 63. Elefantentreffen des BVDM	6
Mitgliederversammlung der FEMA	10
BVDM bei der Motorradmesse Bodensee	15
34. Wuppertreffen	20
BVDM-Stand auf der Intermot	22
Auf Deutschlandfahrt im Harz	28
14. Sautod-Treffen der Tourenfreunde Wuppertal	42
Sicherheit im Fokus bei der internationalen Motorradkonferenz	44
BVDM-Probefahrparcours auf der Intermot	50
Tagung zum Lärm in Sonthofen	63
BVDM aktiv und erfolgreich im Kampf gegen Streckensperrungen	66
Gedenkfahrt zum Altenberger Dom	74
Ausfahrt des MC Sauerland	74
HDI-Versicherung bietet Sonderkon- ditionen für BVDM-Mitglieder	76
Impressum	78

6



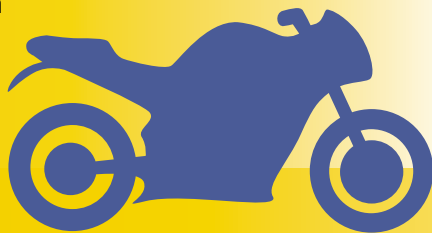
28



50



70





Moderne Zeiten?

Liebe BVDM-Mitglieder, liebe Motorradfahrer,

Mit den steigenden Temperaturen und den ersten längeren sonnigen Abschnitten, steigt auch die Lust, sich wieder aufs Motorrad zu schwingen. Zumindest bei denjenigen, die ihr Motorrad im Winter nicht bewegen. Die Winterfahrer haben dagegen mit dem Elefantentreffen des BVDM das erste Highlight des Jahres bereits hinter sich.

Der BVDM hat sich auch bereits auf der ersten Messe präsentiert, die Messe Dortmund steht bevor. Die Neuheiten des Jahres können bestaunt werden, die ersten Neuerungen stehen auch schon bei den Händlern. Der Trend zu immer mehr elektronischen Helferlein setzt sich weiter fort und ist nicht nur bei den Premium-Produkten festzustellen. Fahrerassistenzsysteme von der Traktionskontrolle bis hin zum Kurven-ABS werden angeboten, Ausstattung vom adaptiven LED-Licht über die passenden Sitzbank bis zu heizbaren Griffen. Dazu jedes Menge Zubehör, Supersportliche Maschine bieten ein Leistungsgewicht von mehr als einem PS pro Kilogramm



und eine Beschleunigung wie ein Formel 1-Rennwagen. Die Vielfalt an Modellen war noch nie so groß und die Entscheidung noch nie so schwer. Für jeden Einsatzzweck gibt es ein passendes Motorrad und dazu noch einige Modelle, die fast alles können. Um die Technik muss sich der Fahrer heute nicht mehr kümmern und meistens kann er das auch gar nicht mehr, außer vielleicht einen Ölwechsel machen oder die Zündkerzen wechseln, denn längst hat die Elektronik die

Steuerung von Motor und vielen Komponenten übernommen. Die Hersteller präsentieren die ersten Maschinen, die automatisch bremsen und selbstständig fahren können. Eine Entwicklung die ich durchaus kritisch sehe. Wie und wo ich fahre, wie ich eine Kurve nehme, das wollen wir Piloten selbst entscheiden. Unterstützung in kritischen Momenten - ein klares Ja, aber vollautomatisiertes Motorradfahren? Für mich nicht vorstellbar. Einen guten Start in eine Saison mit vielen unfallfreien Kilometern wünscht

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender



Jahreshauptversammlung

Hiermit lädt der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer alle Mitglieder jetzt schon ganz herzlich zu seiner Jahreshauptversammlung ein. Sie findet am Samstag, 27. April, im „Partyhof Düker“, Berensweg 93, in 33334 Gütersloh statt. Einigen ist der Ort vielleicht bekannt, denn dort war 2017 die Zielankunft der Deutschlandfahrt. Natürlich soll auch das leibliche Wohl nicht zu kurz kommen. Neben Kaltgetränken gibt es am Nachmittag Schnittchen, Kaffee und Kuchen und am Abend ein Buffet für ca. 22 Euro pro Person.

Damit wir besser planen können, meldet bitte Euren Essenswunsch (Buffet) bis zum 10. April an Elke & Michael Bojert, Telefonnummer 0 52 41/369 98, E-Mail Mail: m.bojert@bvdm.de oder über das Formular im Terminkalender auf der Homepage www.bvdm.de.

Zeitplan:

11 Uhr Bundes-Beiratssitzung mit Vertretern der BVDM-Vereine

14 Uhr Jahreshauptversammlung

15.30 Uhr Kaffeepause

19.30 Uhr Abendessen und gemütliches Beisammensein

Hier die vorläufige Tagesordnung der Jahreshauptversammlung:

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Berichte der Referenten

TOP 3 Berichte des Vorstandes

TOP 4 Bericht der Kassenprüfer

TOP 5 Ernennung eines Versammlungsleiters

TOP 6 Entlastung des

Vorstandes

TOP 7 Neuwahl des Vorstandes

TOP 8 Neuwahl Kassenprüfer

TOP 9 Anträge

TOP 10 Siegerehrung Tourenzielfahrt

TOP 11 Ehrungen

TOP 12 Verschiedenes



Bei schönem Wetter ist eine Tour zum Motorrad- und Puppenmuseum in Greffen geplant, Start um 10.30 Uhr am Partyhof Düker.

Der Vorstand hofft, dass möglichst viele von Euch den Weg nach Gütersloh finden. In diesem Jahr stehen Vorstandswahlen an und es sind einige Ämter neu zu vergeben.

In eigener Sache:

Für unseren Anhänger suchen wir in Köln oder im Umkreis von rund 20 Kilometern eine sichere Abstellmöglichkeit, die auch am Wochenende zugänglich ist. Wer weiterhelfen kann wendet sich bitte an die BVDM-Geschäftsstelle.

lz

63. Elefan



Ein tolles friedliches Fest der winterharten Motorradfahrer mit ihren Maschinen. Über das 63. Elefantentreffen des BVDM berichtet Michael Wilczynski.

Der Wettergott bot ihnen alle Facetten seiner Macht. Sonne, Kälte aber leider auch etwas Regen und am Abreisetag Sonntag sogar viel Schnee.

Gerade deshalb ein Dankeschön an die Autofahrer die am Sonntag viel

Rücksicht auf die Zwei und Dreiräder genommen haben.

Schon vor Beginn der Veranstaltung am 1. Februar waren wieder einige Motorradfahrer angereist und hatten ihr Zelte aufgeschlagen.

Die Stimmung im Lager der Elefanten kann als durchweg positiv bezeichnet werden. Ob es am guten Wetter oder am vielen Schnee lag, oder an der Mischung aus Beidem?

Bei sehr viel Schnee musste vor dem Zeltaufbau erst einmal geschwitzt

tentreffen



werden. Schneeschaufeln war angesagt um einen adäquaten Bereich für das Zelt zu schaffen.

Danach wurde meist erst einmal geschaut ob Freunde oder Bekannte auch schon da sind.

Das ET zeigt immer wieder, wie gut Völkerverständigung funktioniert. Auch ohne die gleiche Sprache klappt die Verständigung gut. Kennzeichen aus Fern und Nah waren zu sehen. Spanien, Frankreich Niederlande Belgien, Norwegen Tschechien und

Großbritannien sind hier mal kurz erwähnt.

Auch die Wettbewerbe am Samstag waren gut besucht. Erwähnen muss man hier den Teilnehmer mit der weitesten Anreise. Er kommt aus Augsburg! Aber er machte bei der Anreise einen kleinen Schlenker und fuhr über das Nordkap nach Loh. Gratulation und Respekt dafür.

Hier die Ergebnisse der Wettbewerbe:

Weiteste Anfahrt (männlich): Ro-



man Wüst aus
Augsburg (5500
Kilometer Stre-
cke Augsburg –
Nordkap – Solla)

Weiteste An-
fahrt (weiblich):
Ada Manastire
aus Rumänien
1100 Kilometer

Ältester Teil-
nehmer: Hans-
peter Cuvenhaus
aus D auf BMW
geb. 1942

Älteste Teilneh-
merin: Irmgard Zeilinger aus D auf
Yamaha Dragstar geb. 1957

Jüngster Teilnehmer: Josef Münzhu-
ber aus D auf Herkules Prima geb. 2003



Größter Club: Road Captain Club
Stauden / Forsthofen mit 13 Mitglie-
dern

Holzsägen: Franz Bierler in 13 Sekun-
den

Tauziehen: Team „Stefan“ mit 3 Per-
sonen

Bei den Schneeskulpturen war ein
schönes Motorrad zu sehen aber auch
die bekannten Elefanten.

Die Ansprache am Samstag fand
allgemeinen Anklang und war gut
besucht, danach ging es gemeinsam
beim Fackelzug zur Kirche um bei ei-
nem Gottesdienst den verstorbenen
Motorradfahrern zu gedenken.

Der vor einigen Jahren eingeführte
7-Punkte-Plan hat sich etabliert und
rumgesprochen. Einige Unverbesser-
liche machen sich einen Sport daraus,
immer mal wieder einen Böller oder





eine Rakete anzuzünden, um die Helfer herauszufordern.. Diese Aktionen ließen sich dieses Jahr an einer Hand abzählen.

Die Feuerwehr und Rotes Kreuz aber auch die Polizei lobten immer wieder die Disziplin im Tal der Verrückten. Jeder achtet auf seine Freunde und Nachbarn, und wenn etwas benötigt

wird, wird immer wieder schnell und gut geholfen.

Natürlich hatten die Werkstatt aber auch der Reifenservice wieder gewohnt gut zu tun. Bei Eis und Schnee macht doch so manches Fahrzeug Mucken und will versorgt werden.

Der Service des BVDM an Kasse und allgemein wurde von allen Teil-





nehmern gelobt. Bedingt durch den Schnee waren unsere Helfer immer wieder gefragt, um umgefallene Bikes am Eingangsparkplatz aufzuheben. Auch im Orga Büro herrschte ein re-

ges Treiben, die zahlreichen Pressevertreter mussten betreut werden, und immer wieder kamen Teilnehmer mit Fragen, Anregungen oder Verlustmel-

dungen. (Hier hoffe ich für den Mann mit der Rastamütze, dass sein Schlüssel wieder aufgetaucht ist)

Die Verpflegung im gesamten Bereich klappte dank der Imbissstände in gewohnt guter Weise.

Insgesamt waren fast 4000 Menschen da. Davon fast 3000 Dauergäste. Die





Zahl der Tagesgäste ist dieses Mal nicht so hoch. Dies wird wohl mit dem Wetter am Samstag zusammenhängen.

Vielen Dank sagen wir hier an alle unsere BVDM Helfer, die beteiligten Behörden sowie Feuerwehr Rotem Kreuz und Polizei. Daneben noch der Arbeitsgemeinschaft der Motorrad

fahrenden Ärzten (AMA)

Unser Orga-Team beginnt schon wieder, die Planung für 2020 in Angriff zu nehmen.

Wir freuen uns, euch am 31.01.2020 wieder zum nächsten Elefantentreffen einladen zu dürfen.

Michael Wilczynski





Mitgliederversammlung der FEMA

Planmäßig fand Anfang Februar die jährliche Mitgliederversammlung der FEMA in Brüssel statt. Mit über 25 Personen von 16 Mitgliedsverbänden der FEMA war der Konferenzraum des Mundo-B im Zentrum von Brüssel vollgefüllt. Nichtanwesende Verbände hatten ihr Stimmrecht auf befreundete Verbände übertragen. Nach kurzer Diskussion wurde das Protokoll des letzten Herbstmeeting genehmigt. Es folgte der Bericht vom „Board“. Das „Board“ ist der gewählte Vorstand und kümmert sich außerhalb der drei jährlichen Committee-Meetings, mit allen Mitgliedsorganisationen, um anliegende Themen und Entscheidungen. Es folgte die Wahl des Vorstands für das nächste Jahr. Bis auf ein Mit-

glied vom norwegischen Verband stellten sich alle Amtsinhaber zur Wiederwahl. Mit nahezu allen Stimmen wurde Anna Zee aus England als Präsidentin der FEMA wiedergewählt. Ebenso Jim Freeman vom britischen BMF UK als „Treasurer“ oder auf gut deutsch Schatzmeister. Im restlichen Board wurden Maria Nordqvist (SMC Sweden) und Eric Maldiney (FFMC France) wiedergewählt. Neu dazugekommen ist Matú korík (UAMK M.A. Czech Republic). Nach einer kurzen Kaffeepause berichtete als Gast Dede Bakker von der niederländischen Vereinigung historischer Automobil- und Motorradclubs über die Probleme und Möglichkeiten, historische Fahrzeuge weiter mit Kraftstoff zu



versorgen. Moderne Kraftstoffe mit Ethanol-Anteil können bei alten Motoren Schäden anrichten. Nächster Top war die Diskussion über einen „FEMA World Wide Solidarity Fund“. In diesem soll ein kleiner Teil des jährlichen FEMA-Budgets dazu genutzt werden, Motorradfahrerverbände aus anderen Kontinenten fachlich und inhaltlich zu unterstützen. Gerade in den letzten Jahren kommt es immer häufiger vor, dass sich Motorradfahrer und Verbände aus Afrika oder Asien an die FEMA wenden und um fachliche Unterstützung bitten. Auch für diese Anfragen müssen Kapazitäten vorhanden sein. In der Folge berichtete der „Communication officer“ Wim Taal (NL) über die Zugriffe auf die FEMA-Webseite und die FEMA-Facebookseite. Interessant ist, dass in den Top 10 immer wieder Länder auftauchen, die keinen eigenen Motorradfahrerverband in der FEMA haben. Aktuell zum Beispiel Spanien und Polen. Mangels eigenen neutralen Quellen von Motorradfahrern im eigenen Land, scheinen diese die FEMA-Seite zu nutzen. Die regelmäßig und aktuell geführten Informationen über Motorradrückrufe (motorcycle-recalls) schienen gerade im letzten Quartal bei Ducati-Foren für eine hohe Resonanz zu sorgen. Viele Zugriffe kamen über solche Foren.

Nach Wim berichtete der hauptamtliche Generalsekretär der FEMA, Dolf Willigers (NL) ausführlich über seine

Aktivitäten im letzten Jahr. Bevor es dann in die Mittagspause und zum obligatorischen Gruppenfoto ging, gab es noch einen Austausch über die immer häufiger genutzt kleinen Scooter und elektrisch angetriebenen leichten motorisierten Zweiräder. Sowohl FEMA, als auch der BVDM, einige Wochen vorher in einer Vorstandstelefonkonferenz, haben beschlossen, dass diese Vehikel mit einer Höchstgeschwindigkeit von unter 25 km/h nicht Thema unserer Aktivitäten sind. Wir werden diese Entwicklung aber verfolgen. Besonders wichtig ist dies, da per Definition die Unfälle mit diesen Kleinstfahrzeugen in die Motorradfahrer-Statistik mit eingehen. Das bedeutet bei zukünftig veröffentlichten Unfallzahlen muss klar hinterfragt werden, bei welchen Unfällen tatsächlich Motorräder beteiligt waren. Die Bundesregierung hat aktuell einen Entwurf der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV) veröffentlicht, die diesen motorisierten Kleinstzweirädern die Teilnahme am Verkehr legal ermöglichen könnte.

Nach der Pause berichtete als Gast, der Generalsekretär des europäischen Motorradhersteller-Verbandes ACEM über die kommenden europäischen Vorgaben zur Geräusch- und Emission-Entwicklung bei motorisierten Zweirädern. Die aktuell gültige Richtlinie UN bzw. ECE R41-04 wird spätestens Ende 2019 durch die deut-



lich strengere ECE R41-05 ersetzt. Die dort festgelegten Werte sind vor allen von der WHO gefordert und werden weltweit die Geräusche und Emission von motorisierten Zweirädern betreffen. Demnächst wird eine europäische Diskussionsplattform zum Thema geschaltet. Wir werden berichten. Bei allen technischen Regelungen ist es aber auch weiterhin der Motorradfahrer, der durch sein Verhalten maßgeblich zur Geräuschemission beiträgt. Es ist halt ein Unterschied ob man Tempo 50 im zweiten oder fünften Gang fährt. Nach Abstimmungen und Beschlüssen zu weitere Themen stellten unsere Kollegen vom Tschechischen UAMK die Lokalität des nächsten Spring-Meetings vor. Eines der drei jährlichen FEMA-Committee-Meetings veran-

staltet einer der nationalen Verbände in seinem Heimatland. So trifft man sich im Juni in Prag wieder.

Egal wie der Brexit bis dahin Europa verändert: Die europäischen Motorradfahrer werden weiter vereint bleiben! Schon vor drei Jahren haben die beiden britischen Verbände BMF und MAK UK betont, auch weiter in der FEMA zu bleiben. Am 9.02. hat die FEMA mit der Präsidentin und dem Schatzmeister zwei Briten wiedergewählt. Sie wurden auch wiedergewählt von den Vertretern der EU-assoziierten Länder Schweiz, Norwegen und Island. Was ein vereinigtes Europa angeht sind die organisierten europäischen Motorradfahrer in der FEMA schon viel weiter als der Rest Europas.

Olaf Biethan





BVDM bei Motorradwelt Bodensee

Seit einigen Jahren ist der BVDM nun regelmäßig im äußersten Süden präsent, wenn die Messe Friedrichshafen zur „Motorradwelt Bodensee“ ruft. Diese Messe im Dreiländereck Deutschland / Österreich Schweiz ist wahrscheinlich Deutschlands schönste Regionalmesse. Dies nicht nur wegen des modernen Messegeländes und der Lage am Bodensee, sondern auch wegen der Vielfalt an Ausstel-

lern und eines Rahmenprogramms, das den Besuch über die gesamten drei Messetage hinweg nie langweilig werden lässt.

Diesmal waren wir nicht nur mit eigenen Kräften am Bodensee, sondern bekamen Verstärkung von der neu gegründeten IG Moto aus Österreich. Auch in Österreich wird der öffentliche Druck auf die Motorradfahrer wegen vermeintlichen oder tatsächli-



chen Lärms immer größer. Die Motorradfahrer müssen sich beiderseits der Landesgrenze organisieren, um sich gegen Streckensperrungen zu wehren. Streckensperrungen waren dann auch das Hauptthema der vielen Gespräche, die wir an den drei Messetagen an unserem Stand führen konnten. Dazu

kamen die beiden Elektromotorräder, die wir als Blickfang aufgestellt hatten: Olaf Biethans Brammo Empulse R und Christian Jogs Zero SR. Wie immer war



stand das Publikum der modernen Technik überwiegend aufgeschlossen gegenüber. In den Gesprächen ging es um die üblichen Fragen: Leistung,

Reichweite und Preis.

Wer Elektromotorräder mit mehr Leistung sehen wollte, wurde in der Halle nebenan bedient: dort fand sich der Messestand des Motorrad-





händlers Gooseneck aus Gerstetten auf der Schwäbischen Alb, der seit kurzem die italienische Marke Energi-ca vertritt. Italienischer Motorradbau vom Feinsten, der ganz besonders im wohlhabenden, grün regierten Baden-Württemberg auf interessierte Kunden treffen sollte. Der einstige Buell-Fan Gooseneck ist jedenfalls von seiner Marke überzeugt. Wem die hoched-len Maschinen aus Modena zu schnell und vor allem viel

zu teuer sind, der konnte sich noch eine Halle weiter am Stand von Pi-aggio die Vespa Elettrica anschauen, die hier erstmals auf einer Messe in Deutschland vorgestellt wurde. Sehr





schön verarbeitet, doch in der Ausstattung noch verbesserungsfähig. Denn im Gegensatz zu vielen Konkurrenzmodellen lassen sich die Akkus der italienischen Roller nicht einfach herausnehmen, um sie außerhalb des Fahrzeugs laden zu können. Ohne Stellplatz mit Lademöglichkeit ist an Fahren nicht zu denken. Hier sollte Piaggio dringend nachbessern, um die Vespa Elettrica für Stadtbewohner ohne Garage brauchbar zu machen.

Ansonsten gab es ein riesiges Angebot an Motorrädern, Zubehör und Bekleidung zu sehen, dazu die Angebote zahlreicher Schulungsanbieter und

Reiseveranstalter. Besonders schön in Friedrichshafen sind die vielen Angebote der Clubs, sowohl Motorsportclubs, Markenclubs, Oldtimervereine und Interessengemeinschaften aller Art. Es lohnt sich, für drei Tage an den See zu kommen um die Angebote ausführlich anzusehen. Nebenbei ließ sich die traumhafte Landschaft des Sees bei schönem Wetter genießen.

Besonders gefreut haben wir uns über die gute Zusammenarbeit mit Georg Sedlmayr von der IG Moto sowie über die Besuche des RT Forums und der Streetbunnycrew an unserem Messestand. Zusammenarbeit, auch



über Landesgrenzen hinweg, ist das Gebot der Stunde. Gerade wir Motorradfahrer profitieren von einem freien, vereinigten Europa. Freies Reisen über offene Grenzen und ein gemeinsamer Markt mit einem riesigen Angebot an Motorrädern und Zubehör sind längst selbstverständlich geworden, sind aber ohne die Europäische Union nicht denkbar. Wehren müssen wir uns vor allem gegen übereifrige Lokalpolitiker, die im Kampf um Wählerstimmen den Motorradfahrer als Buhmann für sich entdeckt haben.

Der Bodenseeraum bietet sich an, um grenzüberschreitend Flagge zu zeigen und unsere Interessen gemeinsam zu vertreten. In diesem Sinne möchten wir die Zusammenarbeit mit der IG Moto fortsetzen und in Zukunft gemeinsam auftreten.

Erläuterungen zu den Bildern vom Messestand:

Das Messeteam des BVDM und der IG Moto: Olaf Biethan, Nora Godau, Wilhelm Leiter, Georg Sedlmayr, Uwe Flammer und Messehund Oscar

Uwe Flammer





34. Wuppertreffen

Das 34. Wuppertreffen fand vom 6 bis 8. Juli 2018 statt. Es ist ja nun schon Tradition das wir zum 1. vollen Wochenende jeden Jahres im Juli unser Wuppertreffen veranstalten. Nun zum bereits 34. Mal.

Der Aufbau auf dem Veranstaltungsgelände klappt wieder hervorragend. Obwohl wir ja nicht mehr allzu viele Mitglieder sind. Das Problem haben sicher alle Vereine, und wir werden verdammt noch mal nicht jünger, sondern einfach älter. Der Nachwuchs fehlt leider. Denn die Daddel-Generation hat nun leider andere Interessen. Einst wurde nach der Schule, wenn möglich, die Flegge gemacht.

Erst Mopped/Motorrad-, danach die Auto-Fahrerlaubnis. So ändern sich die Zeiten. Wir wollen nicht klagen:

Unser Treffen wurde wie immer gut besucht und alle haben ihren Spaß gehabt.

Der älteste Teilnehmer (84 Jahre) kam aus dem schönen Würselen, mit seiner FJR1300A. Nicht zu vergessen Rosi, trotz eines Moppedunfalls und amputiertem Fuß auf ihrem nun umgebauten Harley-Gespann.

Nicht zu vergessen unsere Dänischen Freunde. Fast alle Besucher kommen seit mindestens 30 Jahren zu uns. Ein Besucher kommt seit Anfang unserer Veranstaltungen zu uns.

Mit dem Wetter hatten wir diese mal wieder einmal super Glück gehabt, wie ihr alle wisst, war es sicher viel zu heiß.

Dann passierte doch tatsächlich ein Supergau, man will es nicht glauben



– aber die Bierleitung ist uns zweimal eingefroren!!!

Nach einigem Rätseln und Suchen stellen wir fest, dass der Bierwagen- Lieferant den Kühlkompressor auf 7 Grad minus eingestellt hatte. Das ging überhaupt nicht,

aber da wir im Verein auch dafür Spezialisten haben, war der Fehler schnell behoben und das Bier lief wieder.

Am Samstag fuhr ich mit einer Gruppe von 16 Teilnehmern zur Heinrichshütte nach Hattingen um diese Rest-Hütte zu besichtigen. Sehr eindrucksvoll, wenn man bedenkt, dass dort fast ein ganzer Stadtteil Hütte gewesen ist, und nach der Schließung neue Firmen dort entstanden, welche



natürlich nicht diese Menge an Arbeitskräften benötigte, es ging aber irgendwie weiter.

Unser Treffen war für alle wieder einmal ein Erlebnis. Traditionell gedachten wir wieder unserer von uns gegangenen Freunde/innen, was uns speziell diese Jahr besonders bewegte. Trotz allem 2019 vom 5. bis 7. Juli sehen wir uns zum 35. Mal wieder.

Rainer Windisch



Stand auf der Intermot

Motorradmesse oder was war das?

Ich durfte für den BVDM e.V. zwei Tage lang am Stand der Gästeschar Rede und Antwort stehen.

Der Bundesverband der Motorradfahrer durfte sich in Halle 10 präsentieren. Zudem war auf dem Dach der Halle 10 sowohl der Probefahrparcours, als auch ein Endurobereich eingerichtet, die beide durch unsere Helfer betreut wurden. Von den Parcours haben die Helfer des Messestands nicht viel mitbekommen, da unsere Präsenz ja in der Halle gefordert war.



Das Thema Lärm thematisierte der BVDM auf seinem Stand auf der Intermot sehr augenfällig.

Unser Stand war sehr sorgfältig durch unsere Mitmacher eingerichtet und bestückt worden. Während eines Pressetermins im letzten Monat bekamen wir Unterstützung durch die Firma RTB. (Auf die Firma und ihr Produkt gehen wir separat ein.) Einzig die Beleuchtung der Halle war sehr grenzwertig. Da sollte sich die Messeleitung vielleicht mal beraten lassen. Durch die schwarze Hallendecke wurde eine depressive Stimmung geschaffen, und wenn man zwischenzeitlich nach draußen kam, wunderte man sich, dass es noch hell war. Auch das Verbot der Messe, Fahrzeuge zu starten und laufen zu lassen wurde mehrfach ignoriert. Dadurch entstand schnell eine Geräuschkulisse, die Gespräche kurzzeitig zum Erliegen brachte. Hier muss die Hallenaufsicht auch mal einschreiten!

Auch wenn seitens der Messe bzw. IVM von 220 000 Besuchern gesprochen wurde, hatte man am Stand oft den Eindruck hier ist nicht viel los. Dies lag vielleicht auch an den besonders breiten Gängen in der Halle, wo sich die Besucher gleichmäßig verteilten. Besonders gefreut habe ich mich über die Wiederholungstäter, die uns regelmäßig auf den Messeständen besuchen, um sich auszutauschen. Die Rheinhausen-Rider, die gemeinsam mit uns die Demo in Spremlingen



durchgeführt haben, statteten uns am Samstag einen Besuch ab und bedankten sich dafür, dass die Streckensperrung der L415 durch die Arbeit des BVDM e.V. abgewendet werden konnte. Sogar aus Norwegen und Brasilien kamen Biker an unseren Stand, um sich über uns und unsere Arbeit zu informieren. Diese waren erstaunt über die Möglichkeit der deutschen Behörden Straßen für Motorräder zu sperren.

Bei vielen Besuchern der Halle 10 kamen die stylischen Elektrofahrräder gut an, sowie natürlich die diversen Umbauten der Tuning- und Rennszene. Z.B. gab es letztes Jahr einen Auf-

schrei, als Yamaha die Niken vorstellte. Im Tuningbereich wurde nun eine Harley mit zwei Vorderädern ausgestellt, die oft Zuspruch erhielt. Komisch ist das schon. Ob es an der Marke liegt und die Fans der Marke liberaler sind, vermag ich nicht zu sagen.

Mein persönliches Fazit: Messe ist nicht gleich Messe. Ein Großteil der Besucher machte den Eindruck, dass sie keine Motorradfahrer sind. Aber es gab auch viele, besonders junge Menschen, die sehr an unserer Arbeit interessiert sind. Jedenfalls freue ich mich schon auf die Motorräder 2019 in Dortmund, denn auch dort werde ich am Stand dabei sein dürfen. *wil*



Reichlich Stimmungsmache

2018 oder das Jahr, in dem Jagd auf Motorradfahrer gemacht wurde. Ein Zwischenruf von Michael Wilczynski.

2018 war besonders auffällig, dass neben einem verstärkten Aktionismus in Sachen Streckensperrungen seitens der Behörden, auch eine mediale Jagd auf Motorradfahrer stattfindet.

Auch die Gruppierungen gegen Verkehrslärm, insbesondere Motorradlärm, sind besonders aktiv. Der Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) unterstützt diese Gruppierungen mit Platz auf der Website. Ohne zu überprüfen, was dort geschrieben wird. Auf Facebook gibt es eine Gruppe „Motorradlärm“, die besonders aktiv ist und gegen Motorrad-

fahrer wettet. Besonderheit dort ist, dass es sich um eine sehr kleine Gruppe handelt, deren Mitglieder aber besonders viel auf Motorradseiten aktiv sind. Meldet man sich dort (Motorradlärm) an und schreibt etwas, das nicht zu den Gedanken der Administratoren passt, wird man aus dieser Gruppe rausgeschmissen und blockiert.

Alle Motorradfahrer werden als Raser oder Fahrer illegaler Fahrzeuge abgestempelt. Einen Dialog mit diesen Menschen kann man nur in einigen wenigen Ausnahmefällen

führen. Selbst in einem Interview bei einem seriösen Radiosender wurde mir unterstellt, dass meine Fahrten mit dem Motorrad immer Freizeit bzw. Vergnügungsfahrten seien. Auf meine Antwort, dass selbst die meisten Fahrten mit dem Pkw Freizeitfahrten seien



(Kinder zum Sport bringen, Sonntagsausflüge etc.) wurde mir Erbsenzählerei vorgeworfen.

Ich persönlich habe für mich beschlossen, ich werde mich mit den engstirnigen Mitmenschen nicht mehr auseinandersetzen! Menschen die eine gesunde Diskussion möchten, können jederzeit an mich herantreten und das Gespräch suchen. Bis vor kurzem hatte ich für fast alle augenscheinlich vom Lärm Geplagten Verständnis. Aber es wird stark übertrieben von einigen Menschen. Es werden immer wieder Artikel veröffentlicht die teilweise drei oder vier Jahre oder älter sind. Einzig mit dem Gedanken, die Stimmung gegen die Motorradkultur aufzuheizen. Es wird immer wieder behauptet, alle Motorräder seien zu laut. Stimmungsmache. Auch die Behauptung alle Motorradfahrer rasen, ist nur Stimmungsmache.

Ja, es gibt sie! Es gibt Motorradfahrer/innen die zu schnell durch Ortschaften fahren. Es gibt diejenigen unter uns, denen Verkehrsschilder nichts sagen oder die diese ignorieren. Auch die Sorte die ihre Fahrzeuge manipuliert/umgebaut haben, um lauter zu sein, gibt es. Aber diese Spezies gibt es auch bei den anderen Fahrzeugarten.

Wenn ein Motorrad im Originalzustand fährt, fährt es legal! Wenn ein Motorrad mit zugelassenem Zubehör fachmännisch umgebaut wird, fährt es legal! Den schwarzen Peter der

ganzen Zunft der Motorradfahrer zuzuschreiben, ist für mich ein unfaires Verhalten.

Stimmungsmache!

In einigen Regionen/Bundesländern werden mittlerweile Kontrollen gezielt gegen Motorradfahrer ausgerichtet. Die anderen Fahrzeugführer (Pkw oder Lkw), die dabei mit erwischt werden, nennt man dann Beifang. Ganz selten werden dann in der Pressemitteilung die kompletten Zahlen genannt. Dort steht dann oftmals, es wurden 500 Fahrzeuge gemessen. 38 Motorradfahrer waren zu schnell, fünf erwartet ein Fahrverbot. Wie viele Pkw zu schnell waren, steht meistens nicht dabei.

Presse im Allgemeinen:

Wird über Motorräder in der Presse geschrieben, werden sehr häufig die Begriffe Motorradlärm, Raserei, Kurvenjagd etc. gebraucht. Selbst in uns wohlgesonnenen Berichten wird über knatternde Motorräder oder PS-Boliden gesprochen.

Im Lautertal im Odenwald

Dort wurde die Geschwindigkeit für Motorräder drastisch auf größtenteils 50 km/h gesenkt. Eine Möglichkeit dagegen vorzugehen, sehen wir als sehr schwierig an. Nun kommt eine Pressemitteilung. Dort steht, die Maßnahme habe sich bewährt und es sei



Lärmdisplay in Wermelskirchen.

schon leiser geworden im Lautertal. Auch würden nun die Motorradfahrer das Gebiet vielfach meiden. Um dies zu verbessern, lässt das Landratsamt nun prüfen, auf welchen Straßen im großen Lautertal diese Maßnahme ebenfalls durchgesetzt werden kann.

In Wermelskirchen geht man augenscheinlich den richtigen Weg. Dort wurden Messgeräte in Leitpfosten verbaut, um Geschwindigkeit und Geräusch der einzelnen Fahrzeuge zu registrieren und auszuwerten. In einem Vortrag wurde durch einen Gutachter dann bestätigt, was wir schon lange wissen. Laut ist nicht gleich schnell. Auch andere Fahrzeugarten sind (viel) zu laut. Die durch Anwohner angege-

benen Zahlen von vorbeirasenden, lärmenden Bikern werden schwarz auf weiß widerlegt.

Aber:

Trotzdem hat der Rat der Stadt eine Resolution (siehe nebenstehenden Kasten) auf den Weg gebracht. Und wieder nur gegen Motorradfahrer. Kein Wort von anderen zu lauten Fahrzeugen. Zudem gibt es in der Resolution Forderungen, die nach geltendem Recht nicht umgesetzt werden können oder technisch nur mit einem völlig unvertretbar hohem Aufwand umzusetzen wären, so etwa eine neue Schallobergrenze/neue Lärmvorschriften auch auf Altfahrzeugen anzuwenden.

Michael Wilczynski

Resolution des Rates der Stadt Wermelskirchen

1.) Geltung der „neuen EU-Lärmvorschriften für Motorräder“ nicht nur für Neufahrzeuge, sondern auch für Altfahrzeuge eventuell nach Ablauf von Übergangsfristen.

2.) Einführung einer absoluten Schallobergrenze für Stand- und Fahrgeräusche von Motorrädern - unabhängig von vorgegebenen Prüfzyklen. Die Obergrenze muss Umwelt- und Gesundheitsbelangen gerecht werden. Die Grenzwerte müssen sowohl für Neuzulassungen als auch für Altfahrzeuge gelten.

3.) Einführung von einfach anzuwendenden, gerichtsfesten Messverfahren, möglichst einsetz-

bar für den fließenden Verkehr.

4.) Einführung von Frontkennzeichen für Motorräder.

5.) Einführung einer echten Halterhaftung im fließenden Verkehr für verkehrs- und unfallgefährdende Verstöße von Motorradfahrern. Dabei hätte der Halter das Bußgeld zu tragen, wenn der Fahrzeugführer nicht zu ermitteln ist.

6.) Einführung von Sanktionen (Punkte, Geldstrafe/-buße, Erlöschen der Betriebserlaubnis, Stilllegung, Beschlagnahme u.ä.) mit tatsächlich abschreckender Wirkung bei Immissions- und Geschwindigkeitsverstößen in Anlehnung an die Sanktionen im Nachbarland Niederlande.





Deutschlandfahrt im Harz

**Der Weg ist das Ziel.
Oder ist das Ziel der Weg?
Welcher Weg führt zum Ziel?**

Ende August war es für uns zum zweiten Mal soweit. Die Deutschlandfahrt mit Zielort Quedlinburg im Harz stand an. Wir fühlen uns immer noch als Frischlinge. Was hatten wir im Vorfeld nicht alles an Legenden gehört. Die Raser gewinnen immer. Warum haben die noch einen Führerschein? Die Ehrgeizigen fahren schon eine Woche vorher los, schauen sich alles schon mal an und machen sich Notizen . . . So entschieden wir, diesmal auch ein wenig früher loszufahren, verstaute das Motorrad im Wohnwagen und fuhren mit Tempo 90 nach Thale auf einen idyllischen Campingplatz. Die Unterlagen für die Deutschlandfahrt hatten wir kurz zuvor erhalten und mehr oder weniger eifrig studiert. Es galt, wie jedes Jahr zwölf mögliche Hauptkontrollen anzufahren, die alle drei zugeordnete Nebenkontrollen haben, wovon die dritte Kontrolle immer unbekannt ist. Auf einer Landkarte tüfteln die Strategen unter uns einen Marschallplan aus, wie viele Kontrollen man wo und mit welchen Nebenkontrollen in der vorgegeben Zeit ansteuern kann. In der Theorie ist alles denkbar, bis

man dann die Straßen und das örtliche Wetter antrifft. Baustellen, Bahnschranken, leere Tanks, Hungergefühle oder spontane Urinabgaben sorgen immer wieder für eine Änderung des Plans. Jedenfalls bei uns.

Vorausschauende Pläne oder verworfene Theorien

Da es mal wieder sehr warm war, 2018 ein Garantiepunkt, fielen ausschweifende Besichtigungen und Vorbereitungen aufgrund von Schweißattacken bei uns einfach aus. So fuhren wir erstmal in der Nähe zum Hexentanzplatz, (leider hatte ich meinen Besen vergessen), und zur Teufelsmauer. Das passte zu unserem höllischen Temperament. Teufelsbraten und Beelzebub auf Deutschlandfahrt. Da es im Harz sehr viel Bergbau und somit Gruben gibt, wollte ich wenigstens eine davon besichtigen, und bekanntlich ist es Untertage auch erstmal kühler. Die nächste erreichbare Grube war Glasebach und wir fuhren ein, der Hölle wieder ein Stück näher. Ein 80-jähriger ehemaliger Bergmann erzählte mit Leidenschaft und Ausdauer alles, was er wusste. Ich versuchte, mir Eckdaten zu merken, wie den Durchmesser des Wasserrades, Datum des Grubenunglücks, die Namen der abgebauten Mineralien. Aber Wolfgang



hatte Fragen auf einem unauffälligen Schild außerhalb der Grube entdeckt und wollte ganz was Anderes wissen, wie wir einen Tag später



feststellten. Wieder an der Erdoberfläche angekommen, reichte es knapp für eine nächtliche Visite von Quedlinburg. Es gab noch ein paar Gewitter und einen angenehmen Temperatursturz. Zurück im Wohnwagen sagte ich, „I have a dream“, am Freitag fünf bis sechs Hauptkontrollen und am Samstag vier ... träum weiter.

Wunschvorstellung trifft auf Realität

Guter Dinge starteten wir an HK 6 bei Gerd Michael. Wir sahen nur noch die Rücklichter einiger Mitstreiter. Der Meister händigte uns die Fragen aus und mein Mann machte sich an die Planung. Schließlich erfuhren wir erst jetzt, wo die Nebenkontrolle drei liegt. Alles machbar, sagte er. Die drei Fragen der Nebenkontrolle eins erwiesen sich nach einigem Brillenputzen und

verwirrtem, wo steht das?, als lösbar. Dann ging es los zum Traditionsbahnbetrieb Stassfurt. Unser Handynavi schlug eine möglichst kurze Route vor. Kurz war sie wohl auch, aber wahrscheinlich zeitlich die längste Route des Tages. Wir landeten auf einem durch irgendetwas aufgeweichten Feldweg. Dass so ein kleines Gewitter so riesige Sümpfe hinterlassen kann, war echt böse. Das Motorrad geriet ins Schleudern und ich wurde zum freiwilligen Fußgänger. Besser war's, denn ich musste durch Anschieben das Motorrad zur Weiterfahrt motivieren. Irgendwann kamen wir dann doch wieder auf eine asphaltierte Straße und an einer merkwürdigen Loksammlung an. Ein paar einheimische Arbeiter wirkten extrem belustigt. Sie wiesen darauf hin, dass alle Loks bewegt wurden und vorher woanders



standen. Das bewirkte eine eigene Interpretation der Frage, wie viele Räder hat die Lok „am“ rechten Torflügel. Die Arbeiter bemerkten, die Lok, die jetzt links steht, stand vorher rechts und da stand jetzt keine Lok mehr mit Fender. Was ich übersah, war ,dass Wolfgang die Lok „auf der Tür drauf“ meinte. Sie war dort als Miniatur abgebildet. Die Lok „am“ rechten Torflügel verortete ich daneben. Und die wurde ja verschoben. So gab es unterschiedli-

che Realitäten und Wahrnehmungen bei einigen Leuten. Die Frage beantworteten wir falsch, da die echte Lok doppelt so viele Räder besaß, wie die Abgebildete. Wir zogen von dannen und landeten vor einem riesigen Loch, welches ein böser Bagger in die schöne Straße gebaggert hatte. Den Graben links und rechts konnten wir nicht nutzen und mussten daher einen Umweg fahren. Unsere Zeitplanung erwies sich jetzt schon als tückisch. Wir



fuhren die unbekannte Nebenkontrolle am Harz-Ring an und machten uns daran, die Fragen abzuschreiben. Ein freundlicher Herr wollte uns behilflich sein, indem er uns aufklärte, dass die Angaben auf dem Schild des Künstlers unwahr sind. „Das war doch ein Jahr früher“. Mittlerweile wussten wir jedoch, dass Wolfgang „alternative Fakten“ nicht zulässt und so schrieben wir die „fakenews“ auf unseren Merkzettel. Das war auch gut so.

Noch mehr HKs NKs und flüchtige Kontakte

Wir fuhren HK 7 an und ließen uns auf neue Fragen ein. Die waren lösbar, auch wenn man relativ weit laufen und suchen musste, um das Schild mit der richtigen Antwort zu finden. Ich weiß, dass ich irgendwo Dagmar getroffen habe, die mir Gummibärchen hinterher schmiss (Kamelle!). Es war jedoch extrem stürmisch an jenem Tag und ich hatte

Sand in den Augen. Daher weiß ich nicht mehr, ob es HK 7 oder HK 8 war. Die Gummibärchen fand ich später im Wohnwagen wieder, sehr viel später.

Unterwegs traf man immer mal

wieder Mitstreiter, Kontrahenten, „Mitleidende“ oder je nachdem, welche Rolle man gerne einnehmen wollte. Es wurde flüchtig begrüßt, gegrinst, abgenickt und weiter gefahren, schließlich hatte man ja keine Zeit zu verlieren. Die unbekannte Nebenkontrolle drei von HK 8 schickte uns zum Kyffhäuserdenkmal. Das nutzten wir, um noch ein Foto für unsere Tourenzielfahrt zu machen. Es stand auf der Liste (wenn ich schon mal da bin). Schneller wurden wir dadurch allerdings nicht. An HK 10 begrüßte uns Horst O. Das weiß ich deswegen noch, weil er der Einzige war, der überaus gründlich unseren Kilometerstand persönlich abschrieb und gewissenhaft mögliche Täuschungsversuche kontrollierte. Überall sonst durften wir den Zettel selber ausfüllen. Bei der Lösung der Aufgaben der Nebenkontrollen stießen wir an der Grenzlandschaft Sorge noch auf alte Bekannte vom LVRR.





Michael und Claudia hatten ihren Job schon erledigt und daher Zeit für ein Schwätzchen. Das muss auch mal sein. Wir begaben uns nun zu unserer geplanten Nachtkontrolle zur HK 11. Da mussten wir erstmal alle Unterlagen abgeben. Weitere Vorbereitungen hätten wir dann auswendig erledigen müssen. Wir blieben noch zum Essen und fuhren wieder heim zum Wohnwagen, wo wir uns matt danieder legten.

Im Frühtau zu Berge wir ziehen Fallera

Am nächsten Morgen holten wir unsere Unterlagen und neue Fragen bei HK 11 wieder ab. Mein Mann erklärte, wir würden nur zwei HKs mit allen Nebenkontrollen absolvieren

und das locker und entspannt schaffen. Ich wär ja so gern noch die Hängebrücke an der Rappbodetalsperre entlang gelaufen. Mein Mann plante, mich dort kurz auszusetzen. Wir ahnten nicht, dass der Harz anscheinend einen Bahnschrankendauertest an jenem Morgen angesetzt hatte. Vielleicht waren sie auch frisch geputzt und sollten vorgeführt werden. Wir standen und standen und dabei kam noch nicht mal eine Schmalspurbahn vorbei, sondern nur ein Bummelzug. Unsere erste Nebenkontrolle war die KZ-Gedenkstätte Dora Mittelbau. Ein extrem weitläufiges Gelände. Wo standen nur die Antworten zu Wolfgang's Fragen? Die erste Frage stand glücklicherweise oben auf dem Berge auf einer großen Tafel. Nach aufwän-

digem Studieren aller Tafeln, war keine weitere Frage zu lösen. Mein Mann wanderte ins finstere Tal, er wurde immer kleiner. Ich dachte, man kann das bestimmt auch googeln. Wikipedia spendierte mir als Antwort: „in den siebziger Jahren“. Ich ahnte gleich, dass Schlaufuchs Wolfgang Behauptungen aus der Lügenpresse als alternativlos unbrauchbar deklarieren würde. Mein Mann kam von seiner Wanderung zurück mit der Zahl 1969. Das klang besser. Um die dritte Frage zu beantworten, mussten wir uns wieder auf die Maschine schwingen und ein weit entferntes Schild anfahren. Fazit: jegliche Pfuscher versuche durch Hinzunahme einer fragwürdigen Informationsquelle werden von Wolfgang im Vorfeld vereitelt. Er findet garantiert ein altes verrostetes Schild mit einer Information, die keiner wissen will und somit nicht googelbar ist. Wenn man die Schilder dann wie Ostereier erst suchen muss, um so spannender ist es.

I can't stand the rain on a highway to hell

Unsere Tour führte uns nun in die Berge des Harzes und in die Nähe des Brockens. Als erstes lernten wir, dass die Leute dort auch Baustellen

einrichten können und Umleitungsschilder besitzen, die stolz eingesetzt werden. Des weiteren wurde ein Nieselregen zu einem Dauerregen, der uns zwang, uns in die Regenhäute zu pellen. Das reichte immer noch nicht. Zur Vollendung unserer Qual, wurden die Straßen immer schlechter, nach dem Motto „Loch an Loch und hält doch“. Wir wurden immer vorsichtiger und lahmmer. Ich wollte auch nicht an einem Regenreifentest teilnehmen und ABS haben wir nicht. Unsere Unterlagen durchweichten langsam. Es wurde auch schwieriger, Antworten abzulesen, mangels Scheibenwischer auf der Brille und beschlagenem Visier. Auf irgendeinem durchnässten Schotterweg an einem Stollen schlug mein Mann ein Aufgeben vor, weil ihm die Fahrerei zu gefährlich erschien. Diese Möglichkeit wurde von mir mit Durchhalteparolen verweigert. So beantworteten wir brav alle Fragen. Die Hängebrücke habe ich nicht wie-



der gesehen. Auf dem Rückweg nach Quedlinburg schien dann wieder die Sonne und wir konnten nochmal richtig Gas geben, weil wir soviel Zeit verloren hatten. Unsere Klamotten wurden durch den Fahrtwind fast wieder trocken. Acht Minuten vor 14 Uhr erreichten wir das Ziel auf dem Wipertihof in Quedlinburg. Uff!

Let the Show begin

Unsere Unterlagen wurden wir schnell los, die Auswerter arbeiteten bereits in der Remise an unseren Antworten. Es herrschte ein Gewusel an Deutschlandfahrern im Innenhof und man konnte so manche Maschine bestaunen. Bevor es jedoch ein Ergebnis und etwas Ordentliches zu beißen gab, stand eine Stadtführung auf dem Plan. Unsere Führerin hieß Erika. Schade, dass sie so viel Redundantes zu erzählen hatte. Uns qualmten die Köpfe, da die Aufnahmefähigkeit nach

so einem Tag stark reduziert war. Nora fand es bei „too much information“ dann spannender, auf Shopping-Tour zu gehen. Sie wurde fündig. Und Erika redete noch immer. Ich muss nochmal hin, ich habe alles vergessen und vielleicht steht sie ja noch da.

Die Speisung der 5000 Schaffet, dass sich das Volk lagert, sammelt die Brocken, dass nichts umkommt. (Johannes. Kap.6)

Zurück auf dem Innenhof sah man weiße Tischdecken auf Biertischen, die im heftigen Wind flatterten. Beschwert waren sie mit Wackersteinen. Das musste als Deko reichen. Wolfgang erläuterte später, dass er die Nachfrage der Wirte, ob wir Tischdecken benötigen mit „Nein, wir sind Biker, wir brauchen das nicht“, beantwortet hatte. Verstanden wurde vielleicht, „wir sind Biker, wir trauen

uns nicht“. Besagte Tischdecken tauchten dann auf der Rechnung als Reinigungspos-ten auf. Blütenweiß oder rein. Wer hat denn da gekleckert? Nächstes Jahr werden Schlabberlätzchen ver-



teilt. Man könnte die Soßenflecken auch als Kunst deklarieren und für viel Geld verkaufen. Bei Joseph Beuys Fettecke hat das ja auch geklappt. Ein Grillteam stand schon seit geraumer Zeit am Rande des Hofes, leicht übermotiviert, wie mir schien. Das Fleisch wirkte schon stark pigmentiert. Eine lange Schlange hungriger Deutschlandfahrer stand vor der Beilagenhütte an. Ich stand wohl zu weit hinten. Als ich endlich vor den Behältern stand, fragte ich mich schon, „Wer hat von meinem Tellerchen gegessen, wer hat von meinem Brötchen gebrochen, wer hat von meinem Gemüse genommen, wo ist mein Becherchen?“. Irgendwie war die Raupe Nimmer satt wohl schon vorher dort. Brot war aus, und einige Sachen musste man zusammenkratzen. Frauen sind auch hungrig! Ich bin natürlich verwöhnt von dem opulenten Festmahl auf der Deutschlandfahrt 2017. Das war Spitze. Früher war mehr Lametta, aber es sollte auch mehr Grünzeug geben. So sammelte ich die Brocken und kämpfte mich durch die Kruste der Schnitzel. Als das Essenfassen erledigt war, verkündigte Wolfgang die Ergebnisse. Es gab nicht wirklich große Überraschungen. Die Liste der Besten änderte sich nur geringfügig. Wir waren irgendwo dazwischen, aber auch nicht wirklich schlecht. Last but not least wurde die Shopping-Meile des BVDM eröffnet. Ich ergatterte ein hübsches blaues T-

Shirt und eine schicke Weste. Danach sehnte ich mich schon lange.

Irgendwann ist auch die schönste Party zu Ende. Wir machten uns ein letztes Mal auf zu unserem Campingplatz.

Mein Fazit

Es war eine schöne Fahrt, teilweise sehr spannend und aufregend. Es gab nette Leute und interessante Gespräche. Wolfgang hatte sehr viel Herzblut in seine Vorbereitungen gesteckt und ist sogar im Winter die Strecke mit dem Auto anstatt mit seinem Motorrad abgefahren. Bis nächstes Jahr! Wir freuen uns auf Rothenburg ob der Tauber!

Claudia F.

Korrektur

Im der letzten Ausgabe der Ballhupe steht fälschlicherweise, dass ich die Deutschlandfahrt seit 1988 organisiere. Richtig ist, dass ich seit 1988 (mit Zielort Adenau) als Teilnehmer dabei bin. Im Jahr 2000 (Ziel in Bensheim) habe ich gemeinsam mit Willi Tiegelkamp die Veranstaltung ausgearbeitet. Organisiert hat Martin Schumann die Deutschlandfahrt bis 2002. Ab 2003 (Zielort Ostfildern) habe ich von ihm die Organisation übernommen. Die Ausarbeitungen der Veranstaltungen sind dabei teils von anderen, teils von mir gemacht worden.

Wolfgang Schmitz





Auf der Jagd nach Punkten

Bei der Deutschlandfahrt im Harz ging Olaf Biethan wieder auf Punktejagd. Wie und was er dabei erlebte, schildert er in seinem Bericht.

Zitat von der BVDM Webseite: „Mit der BVDM-Deutschlandfahrt „erfährst“ Du jedes Jahr auf den schönsten Motorradstraßen neue und abwechslungsreiche Landschaften, fernab der großen Ballungsräume und Verkehrsströme. Dabei ist es egal, ob es um lustbetontes Motorradfahren oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb um Pokale geht; die Deutschlandfahrt bie-

tet beides. Jeder Teilnehmer entscheidet für sich selbst, was für ihn das Richtige ist.“

Zugegeben war ich schon lange im BVDM und auch schon im Vorstand, bevor ich mich erstmals motivieren konnte, an der Deutschlandfahrt teilzunehmen. Warum erst so spät? Keine Ahnung. Im Nachhinein verstehe ich es nicht. Es lag mit Sicherheit nicht an „Angst“ vor dem (Touren)sportlichen Wettbewerb. Schließlich bin ich seit gut 35 Jahren motorsportlich aktiv. 2011 konnte mich das Ziel Augustusburg motivieren, erstmals bei der DF teilzunehmen und ich war als Vielfahrer angefixt. Klare Regeln, wenn





auch im ersten Moment kompliziert und vor allen eins: Intensiv Motorradfahren von Freitag 8 bis 19 Uhr und Samstag 8 bis 14 Uhr. Seitdem bin ich jedes Jahr gestartet. Bei meiner Vorgesichte bezüglich Sport auf der „Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb“, was ich bei der fünften, sechsten und siebten Teilnahme (2018 im Harz) auch erfolgreich umgesetzt habe.

Dieser Bericht zur Deutschlandfahrt 2018 im Harz beschreibt daher nicht die Schönheit der Gegend unter touristischen Gesichtspunkten, son-

dern gibt meine Erfahrung mit der Deutschlandfahrt wider, mit dem Ziel „möglichst viele Punkte zu sammeln“ (2016 Punkte Maximum, 2017 und 2018 zweithöchste Punktzahl) unter klaren Rahmenbedingungen. Navi am Motorrad, Generalkarte im Tankrucksack. Daten der 12 Hauptkontrollen (im folgenden HK) und zugehörnden Nebenkontrollen (NK) 1 und 2 im Navi und der Karte.

Zwei Wochen vor der DF. Das Werungsheft ist im Briefkasten. Am nächsten Abend kommt die Mail mit den GPS Daten der HK's und den NK's



1 und 2. Jetzt kann der wesentliche Teil beginnen, der über 50 Prozent des Erfolgs ausmacht: Die Planung der Route. Ein bis zwei Abende sollte man dafür einplanen.

Punkt a, welche Kontrollen bringen viele Punkte? Am Freitag sollte man fünf Hauptkontrollen anfahren, am Samstag drei. Von diesen acht HKs sollte man nun die 18 Nebenkontrollen mit den meisten Punkten anfahren. Nahezu immer ist die unbekannte Nebenkontrolle 3 dabei, die man nicht in der Routenplanungen berücksichtigen kann. Mir hilft bei der Auswahl eine Excel-Tabelle. Die diesjährigen Sieger haben sogar ein Programm entwickelt, das sie dabei unterstützt hat.

Jetzt beginnt der zeitaufwendige Teil der abendlichen Vorplanungen. Alle bekannten Haupt- und Nebenkontrollen werden in die Generalkarte übertragen, die in der Ausschreibung genannt ist. Nur so hat man bei der weiteren Planung einen Überblick, welche Strecken realistisch sind bei der weiteren Planung. Bei meiner zweiten Deutschlandfahrt habe ich mich „blind“ auf die GPS-Koordinaten der erstmals ausgeschriebenen Geo-Dashing Klasse verlassen. Ein Fehler, der viel Fahrzeit gekostete hat. Der dritte Schritt ist nun die zuerst ausgewählten acht HKs und 18 NKs so zu verbinden, dass man möglichst viele davon in den zwei Tagen auch anfahr-

ren kann und am Ende am Zielort rauskommt. Ein entscheidender Punkt, um die Variantenvielfalt überschaubarer zu machen, ist der Startort. Er liegt ideal an einer HK mit Übernachtungsmöglichkeit. Wenn die HKs gleichmäßig um den Zielort liegen, ist man relativ frei bei seinen acht favorisierten HKs. Wenn der Zielort an einer Ecke des Fahrgebietes liegt, sollte der Start am anderen Ende liegen. Das war bei der Tourenzielfahrt in Sachsen mit Ziel Augustusburg der Fall. Am Freitag um 8 Uhr mussten Horst und Christel Orłowski, an HK 1 in der Nähe der polnischen Grenze, 18 Starter gleichzeitig auf die Deutschlandfahrt 2011 schicken. Danach kam kein einziger mehr. Man sollte aus dem Startort aber auch keine Wissenschaft machen. Ideal liegt er Anreisetechnisch auf kürzesten Weg zum Wohnort. Bei mir war es die letzten drei und sehr erfolgreichen Jahre, die HK an der meine Freundin Nora als Besetzung der Hauptkontrolle eingeteilt ist. Vielleicht nicht immer optimal, die Anzahl der möglichen Fahrtrouten ist aber immer noch riesig und auch die Zielkontrolle am Freitag sollte möglichst bei einer Übernachtungsmöglichkeit liegen. Am Ende dieser Planungen steht dann eine Liste von HKs mit zugehörigen Nebenkontrollen, die ich genau in dieser Reihenfolge anfahren möchte. Natürlich gibt es dahinter immer noch zwei weitere Listen mit Plan B und C,



falls etwas nicht so läuft wie geplant. Dazu gehört die Ungewissheit, wie die geheime 3. Nebenkontrolle in die Route passt.

2018 hat Wolfgang Nora und Elvira für die HK4 eingeteilt. Also ist klar, wo Michael W. und ich im Harz starten. Das „Cafe im Grünen“ liegt mitten im Wald und weit ab vom Ort Derresheim. Schon die Schotterauffahrt im Dunkeln am Donnerstagabend ist ein Abenteuer. Ein „Abenteuer“, das nicht alle Besucher der Kontrolle im hellen eingehen werden. Jeder Gang hält schlank. Von der HK 4 werde ich nur die geheime 3. Nebenkontrolle mitnehmen und habe Glück. Sie liegt genau auf halben Weg zur HK5 am Motopark Oschersleben, die ich als nächstes anfahren möchte. So gönne ich mir in Oschersleben in einer Bäckerei ein zweites Frühstück und Tanke nochmals voll. Eine gute Entscheidung, denn von den nächsten beiden HK's werde ich alle drei Nebenkontrollen mitnehmen. Da die teilweise ungünstig auseinanderliegen, bleibt in den nächsten fünf Stunden keine Zeit für eine Pause. Sportliche Fahrweise ist jetzt angesagt. Das passt zu den Kontrollen. Mit Oschersleben und dem Harz-Ring bei Reinstedt liegen gleich zwei an einer Rennstrecke. Aber es passt. Gerade noch rechtzeitig erreiche ich die HK 6 und HK 8. Rechtzeitig bedeutet innerhalb der zweieinhalb Stunden Fahrzeit, die man für

eine HK und drei NKs hat. Natürlich kann man auch länger fahren. Dann kann man aber eine Kontrolle weniger anfahren, um Punkte zu sammeln. Die geheime NK 3 von HK8 führt zum Kyffhäuserdenkmal. Auf der Anfahrt geht es über die ständig von Streckenspernung bedrohten Strecke, auf der nur noch Tempo 50 erlaubt ist. Zunächst schaue ich mehr auf den Tacho als auf die Strecke, damit ich ja nicht zu schnell fahre auf dieser gut kontrollierten Straße. Und dann erwacht der Ehrgeiz. Auch alle Kurven und Spitzkehren versuche ich erfolgreich mit 50 km/h zu nehmen. Nach dem Kyffhäuser wird es noch einmal spannend. Für die letzten zweieinhalb Stunden des Tages stehen alle drei Nebenkontrollen von HK7 in meinem Plan, und dann eine längere Anfahrt zur HK 9. Erschwerend kam hinzu, dass ich an der Festung in Heldringen nicht alle Antworten sofort finde und eine gefühlte Ewigkeit suchen muss. Um 18.57 Uhr erreiche ich gerade noch pünktlich die Burg Großfurra und werde entschädigt. Ein absoluter Glücksgriff, die HK9 als Übernachtungsquartier gewählt zu haben. Die HK liegt direkt an der ältesten erhaltenen und mittlerweile restaurierten mittelalterlichen Burg Thüringens. Errichtet im 11. Jahrhundert. Eine lange Treppe führt hinauf zu meinen traumhaften „Einzel“-Zimmer in historischen Gemäuern. Und die Speisen und Geträn-



ke der „Junker Schänke“ sind ein Genuss. Wir sitzen lange im Biergarten und irgendwann kommt dann auch noch die Chefin zu uns. Sie erzählte, wie sie zu der Burg kamen und welche Hindernisse sich auftun bei so einem Projekt, das nie fertig wird. Eigentlich wollten sie ja nur einen Bauernhof auf dem Land kaufen und sahen dann, neben einem Bauernhof, den sie besichtigten, die Burg. Das war 1996. Seit 2005 vermieten sie auch Zimmer. Die Gaststätte ist an diesem Freitag voll und das, obwohl es keine Hinweisschilder auf den Gastronomie Betrieb gibt in Großfurra. Auch Motorrad und Oldtimertreffen wurden schon an der Burg veranstaltet. Ein echter Geheimtipp! Das Frühstück wird am nächsten Morgen im mächtigen Kaminzimmer gereicht. Gerne wäre ich noch geblieben, aber Punkt 8 Uhr geht es weiter auf der Jagd nach Nebenkontrollen und Punkten. Über das Zisterzi-

enserklöster Walkenried und das IFA-Museum Nordhausen geht es zur HK 1 im kleinen Ort Lonau. Wie am Vortag, komme ich gut in der Zeit zur ersten HK des Tages. So bleibt Zeit für einen Kaffee und reichlich Smaltalk mit der HK Besetzung (Konrad und Carla). Danach heißt es noch einmal, keine Zeit verlieren. Alle drei Nebenkontrollen plus ein weiter Weg zur letzten HK fordern nochmals zweieinhalb Stunden volle Konzentration beim Fahren und Suchen der Antworten. Die HK 12 in Schierke auf dem Brocken muss ich suchen. Die HK-Besetzung hatte schon alle Hinweisschilder eingesammelt, da sie nicht mehr mit weiteren Teilnehmern rechneten. Leider liegt die geheime NK, die ich anfahren möchte entgegengesetzt zum Ziel in Quedlinburg. Dazu kommt noch eine Baustelle unmittelbar an der Zufahrt und Abfahrt zur Grube Samson in St. Andreasberg und eine Frage, deren Lösung ich zunächst nicht finde. Da man im Ziel 30 Minuten Karenzzeit hat, die maximal 60 Punkte kosten, beschließe ich, die Antwort die 240 Punkte bringt, zu suchen. Nach 10-15 Minuten finde ich endlich den Hinweis, der mich darüber aufklärt, an welchem Tag Goethe hier an der Grube Samson weilte. Nun heißt es auf schnellsten Wegen zum Ziel in Quedlinburg zu fahren. Das Navi zeigt mir eine Ankunftszeit, in über einer Stunde, die noch innerhalb der 30 Minuten Karenz liegt. Das



bedeutet, ambitioniert fahren. Zügig überholen und nicht aufhalten lassen. Zum Glück sind die Straßen relativ frei und keine Baustellen behindern die Fahrt. Zudem hat das Navi eine geringe zulässige Geschwindigkeit für die B6 gespeichert, über die ein Großteil der Strecke führt, als die Schilder am Straßenrand sagen. So erreiche ich gerade noch pünktlich um 13.58 Uhr den Wipertihof, das Ziel mitten in Quedlinburg. Jetzt erst einmal glücklich einen Zielkaffee und anschließend eine interessante und kurzweilige Führung durch das Weltkulturerbe Quedlinburg. Ich bin zufrieden. Es hat alles so geklappt, wie ich es geplant hatte und anderthalb wunderschöne und anspruchsvolle Fahrttage liegen hinter mir, die mich über 850 Kilome-

ter kreuz und quer durch den Harz geführt haben. Zum Sieg hat es mit 4909 Punkten nicht gereicht. Harald und Christof hatten eine Route gewählt und erfolgreich umgesetzt, die nochmals 20 Punkte mehr brachte. Glückwunsch an die beiden Sieger. Nächstes Jahr werden Karten neu gemischt.

Ob mit oder ohne Ambitionen Punkte zu sammeln, jede Deutschlandfahrt, an der ich teilgenommen habe, hat Spaß gemacht. Man sollte sie mal „erfahren“ haben. Wenn diese Zeilen jemanden motivieren, erstmals teilnehmen würde es mich freuen. Konkurrenz belebt das Geschäft. Wir sehen uns Ende August 2019 im mittelfränkischen Rothenburg ob der Tauber.

Olaf Biethan



14. Sautod-Treffen



Vom 12.10.2018 bis zum 14.10.2018 veranstalteten die Tourenfreunde Wuppertal ihr 14. Sautottreffen in der Ortschaft Bischoffen im schönen Hessen. Durchgeführt und organisiert haben diese Veranstaltung wie immer

unsere Clubmitglieder Petra und Thomas Donsbach. Dazu wie immer unser herzliches Dankeschön.

Die Anreise erfolgte bei wunderbaren Herbstwetter, gefühlt Hochsommer. Wir kamen leider mit Wohnwagen, denn wir kamen aus dem Urlaub zurück. Hatten aber unsere echten Bikes dabei, auch mit Motor – aber Elektro!

Dadurch haben wir eine wunderschöne Fahrradtour von der Aartalsperre bis nach Herborn durchgeführt





können. Sehr zu empfehlen.

Freitag führte dann Thomas die Motorradtruppe zu einer Ausfahrt in das nahe Sauerland. Samstag kam Besuch von dem Organisator des Elefantentreffens, ihr wisst, wer gemeint ist. Am Abend wurde dann die arme Sau welche Thomas mit seiner Neuerwerbung, einem restauriertem Hanomag Schlepper zur Hütte gebracht hat, in die Grill-Anlage verbracht.

Pünktlich, als bei allen der kleine Hunger einsetzte, war die Sau fertig und durch. Bevor Thomas mit dem Verteilen der Sau begann, wurde er vom langen Kalli als Eisenarsch geehrt.

Denn auch Thomas hat es geschafft, in diese elitäre Gemeinschaft aufgenommen zu werden. Zu später Stunde, wie immer war das Lagerfeuer ein beliebter Treffpunkt, der Eimer Wasser stand parat.

Sonntag nach dem guten Frühstücksbuffet ging es dann wieder nach Hause, bis zum nächsten Jahr. Dann schon zum 15. Mal.

Rainer Windisch





Motorrad-Sicherheit im Fokus

Zum zwölften Mal lud das ifz, zusammen mit seinen Partnern (MSF, acem, IVM, DVR), zur Internationalen Motorradkonferenz nach Köln. Alle zwei Jahren werden im Vorfeld der INTERMOT, die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Motorradsicherheit präsentiert und diskutiert. In 23 Vorträgen, aufgeteilt in 6 Themenblöcke, präsentierten Forscher und Entwickler aus allen Teilen der Welt ihre Ergebnisse. Den aktuellen Entwicklungen entsprechend beschäftigten sich viele Vorträge mit Fahrerassistenzsystemen für motorisierte Zweiradfahrer

und der Kommunikation von Motorrädern untereinander bzw. mit der Infrastruktur und anderen Fahrzeugen. Aber auch die klassischen Themen wie sicherer Infrastruktur, sicher Bekleidung und sichere Fahrzeugbeherrschung kamen nicht zu kurz.

Über alle 24 Vorträge zu berichten würde den Rahmen sprengen. Aber was hat sich besonders ins Gedächtnis geschrieben? Da ist zunächst einmal die selbstfahrende BMW GS auf einer Strecke im Süden. Die Videos davon wurden schon intensiv in Internet Netzwerken und Foren diskutiert. Hintergrund ist allerdings nicht das Motorräder demnächst selbst fahren sollen, sondern die sicherere Funktion von Assistenzsystemen, die in kritischen Situationen den Motorradfahrer unterstützen sollen. Zum unterstützen gehört natürlich das sie ein Motorrad temporär in kritischen Situationen auch bewegen müssen. Stefan Hans von BMW und Markus Köbe von der TU Dresden, haben nun alle in der Entwicklung befindlichen Systeme zusammengebracht und in die BMW eingebaut. Und wie beweist man das die Systeme funktionieren? Genau man lässt das Motorrad, Versuchshalber, selber fahren. So entstand das Video und die beiden berichteten über mögliche Assistenzsysteme mit dem Ziel Intervenieren bevor es kritisch

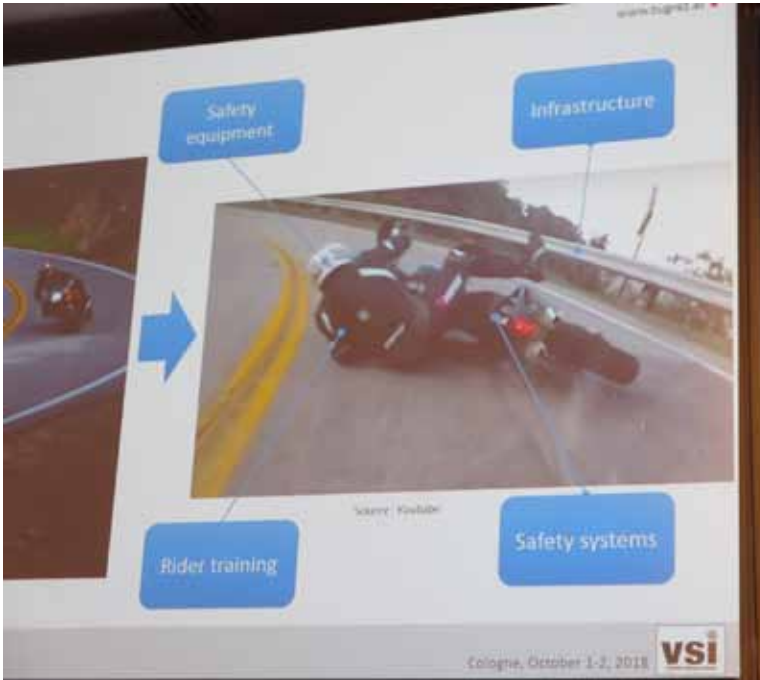




wird. Ein anderes erfolgreich in der Erprobung befindliches Assistenzsystem präsentierte Matthias Klews von der Robert Bosch GmbH. Als einer der führenden Anbieter bei der Entwicklung von Assistenzsystemen (hier sei nur das Kurven ABS genannt) hatte man auch Motorradfahrer befragt. Ein Ergebnis war das knapp 60% aller erfahrenen Motorradfahrer davor Angst hatten das ihnen in zügig gefahrenen Kurven ein Rad wegrutscht, z.B. durch plötzliche und nicht erkennbare Reibwertunterschiede im Straßenbelag. Also machte man sich zunächst einige Gedanken und lies dann die Rechner glühen. Eine theoretische Lösung war nach vielen Berechnungen gefunden, aber funktioniert das auch in der Praxis? Man bekam die Möglichkeit ein

Motorrad mit Druckluftpatronen zu bestücken, die bei Bedarf über Düsen seitlich einen Luftstrahl abgeben können. Auf einer Kreisbahn wurde ein großer Sandfleck aufgebracht und zunächst mit Stützrädern, dann ohne konnte das System erfolgreich und Sturzfrei ein seitliches Wegrutschen des Motorrads verhindern. Ob und wo solch ein System einmal zu Einsatz kommt hängt natürlich auch davon ab, ob es Kunden (Motorradhersteller wie Motorradfahrer) gibt, die bereit sind für solch ein System Geld aus zu geben. Die technischen Möglichkeiten zur Umsetzung sind vorhanden.

Mit dem Bereich Konnektivität (C-ITS), also dem Verbinden und Austausch von Daten zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur beschäftigten



hat man am Simulator Versuche gemacht ein Monitoring System zu entwickeln um die Verfassung des Fahrers zu erkennen. Ein Ergebnis: Weibliche Probanden zeigen komplett andere Ergebnisse als Männliche. Und Stephane Espie vom

sich mehrere Vorträge. Ein Frage ist welche Vorteile und Nutzen bringen solche Systeme und welche Risiken erwachsen daraus. Auch im Automobil und Nutzfahrzeugbereich (Logistik) sind diese Systeme noch in der Entwicklung. Wichtig ist auf jeden Fall, das die speziellen Bedürfnisse und Anforderungen von motorisierten Zweirädern bei der Entwicklung mitberücksichtigt werden. Bei allen die sich damit beschäftigen

Aber auch zu klassischen Themen gibt es immer wieder Neues. Aber häufig auch vermutetes bestätigt. Am Griechischen Institut für Verkehr

französischen IFSTTAR kann nun genau belegen welche Zeit Motorradfahrer mit zusätzlicher Leuchtquelle oder innovativen Scheinwerferdesign eher gesehen werden als welche mit klassischem Abblendlicht. In den USA hat man in einer naturalistischen Studie Jahrelang Autos und Motorräder mit Sensoren und Videokameras fahren lassen. Über 4000 Unfälle und diverse Beinahe Unfälle wurden am Virginia Tech Transportation Institute ausgewertet. Klares Ergebnis. In kritischen Situationen Bremsen Autos wesentlich stärker als Motorräder (alle Motorräder ohne ABS in der Studie). Dafür



versuchen Motor-
radfahrer wesentlich
häufiger der Gefahr
auszuweichen. Aber
auch die Frage auf
welcher Linie man
ein Motorrad am si-
chersten um Kurven
lenkt beschäftigt
weiter die Forschung.
Während sich der
Schweizer Touring
Club (TCS) eher theo-
retisch mit der Frage



beschäftigen gehen es die Österrei-
cher vom Kuratorium für Verkehrs-
sicherheit praktisch an. Wie Martin
Winkelbauer vom KFV mitreißend und
kurzweilig berichtete. Auf verschiede-
nen Kurvenreichen Strecken beobach-
tet man zunächst die realen Fahrlinien
der Motorradfahrer und zeichnete sie
per Video auf. Dann brachte man an 8
Strecken mit besonders hohem Unfal-
laufkommen Markierungen (Striche
oder Ellipsen) vor gefährlichen Kurven
auf und beobachtete anschliessend
die Linienwahl mit Videokameras
und anderem Messequipment. Klares
Ergebnis, mit den Markierungen fah-
ren die Motorräder eine sichere Linie
durch die Kurve. Mittlerweile gibt es
auch erste Teststrecken in Slowenien
und Luxemburg.

Bei allen Zukunftsplanungen für
sicheres Motorradfahren sollte man
aber auch bedenken, das die Situation

in anderen Regionen wie Asien, Afrika
oder Südamerika eine komplett an-
dere ist. Dort gibt es statistisch mehr
motorisierte Zweiradfahrer als in Eu-
ropa. Andererseits sind Sicherheits-
standards wie Helm Tragen oder gar
ABS noch nicht durchgedrungen. Und
Zukunftstechnologien in Europa? Laut
Stephane Espie gab es in Frankreich
die ersten Motorräder mit ABS 1988.
30 Jahre später haben gerade einmal
30 Prozent aller zugelassenen Motor-
räder in Frankreich ein ABS. Es dauert
also, bis sich neue Techniken durchset-
zen. Die größten Sicherheitsreserven
bietet immer noch der Motorradfah-
rer. Passend dazu verabschiedeten zu
Beginn des zweiten Konferenztages
die Geschäftsführer bzw. CEOs von
DVR, ACEM und FIM ein „Letter of In-
tent“ mit dem Ziel, zertifizierte Sicher-
heitstrainings auf europäischer Ebene
zu fördern.

Olaf Biethan



Von Abgasen bis Unfällen

Turnusgemäß fand die nächste Sitzung der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad, kurz BAGMO im Rahmen der Intermot in Köln statt. Mitglieder der BAGMO sind Verbände, Vereine, Institute aber auch die Motorradpresse. Die Einladung und Koordination der Sitzungen übernimmt das Institut für Zweiradsicherheit (ifz). Dort findet man auch mehr Informationen zur BAGMO

www.ifz.de/bagmo

Auch wenn man in der ersten Oktober Woche eigentlich alle am Thema „Motorrad“ interessierten Kreise auf der Motorradmesse Intermot vermutet, war die Anzahl der teilnehmenden Verbände und Vereine am Freitag, 5. Oktober sehr überschaubar. Teilweise lag dies auch an Terminüberschneidungen. Als erster Punkt stand ein Update zur kommenden Euro 5 Norm für Motorräder auf der Tagesordnung. Ab 2020 gilt die Euro 5A für alle neu in Europa zu homologierenden Motorräder die eine Typzulassung erhalten sollen. Ab 2021 gilt sie dann für alle Motorräder, die neu zugelassen werden. Diese Norm reduziert insbesondere die Ab-

gaswerte (CO, HC, NOx und Feinstaub) nochmals, die noch aus dem Auspuff kommen dürfen. Im letzten Quartal 2021 wird es dann, wie bei der Einführung der Euro 4 Norm, sicherlich wieder einige interessante Schnäppchen geben. Motorräder für die der Aufwand, nach Ansicht der Hersteller, zu groß ist, sie für Euro 5 nachzurüsten. Andererseits sieht man

jetzt schon erste neue

Motoren, wie die neuen 1250er Boxer von BMW, die technisch dafür ausgelegt sind, auch die Anforderungen der Euro 5 zu erfüllen.

Richtig spannenden wir es dann ab

2024. Ab dann soll

die Euro 5B für alle neu

zu homologierenden Mo-

torrädern gelten. Hier ist über

die dann zulässigen Emissionswerte noch nicht entschieden. Es ist aber wahrscheinlich, dass diese Werte dann auch um Geräuschemissionen ergänzt werden. Die Lautstärke soll geringer werden. In der Folge kam es zu einer Diskussion ob eine absolute Obergrenze für alle Fahrzeuge, in jedem Betriebszustand, sinnvoll ist oder nicht. Einige Verbände sind dagegen, einige hielten sich zurück. Der BVDM



sagt klar ja. Als Beispiel, das schon gelebt wird, seien hier viele bekannte Renn- oder Rundstrecken genannt. Aus genehmigungsrechtlichen Gründen werden dort bei allen Rennen und Trainingsfahrten die Geräusche gemessen. Wer zu laut ist darf nicht weiterfahren – auch wenn die Anlage serienmäßig und legal ist. Für einige Benutzer von serienmäßigen Motorrädern oder auch bekannten Seriensportwagen bedeutet dies, dass sie eine leisere Rennauspuffanlage montieren, bzw. ihren Auspuff auf andere Art leiser bekommen müssen. Warum sollte ein vergleichbares Messverfahren nicht auch für den Straßenverkehr denkbar sein? Der Anspruch und Spaß auf der Rennstrecke leidet bestimmt nicht, weil das Motorrad ein paar Dezibel leiser ist...

Nächster Tagesordnungspunkt waren die vorläufigen Unfallzahlen. In den ersten 6 Monaten gab es in Deutschland insgesamt 12 Prozent weniger Verkehrstote als 2017. Unklar ist aber, wie die Zahlen sich weiterentwickeln. Gerade bei Motorradfahrern. Das lange gute Wetter und die damit höhere Fahrleistung aller Motorräder lässt befürchten, dass die absoluten Zahlen bei Motorrädern nicht sinken werden.

Im Entscheidungsstadium ist die Umsetzung der EU-Verordnung 2016/425, die verbindlich Standards für die Schutzwirkung von persönli-

cher Schutzausrüstung (PSA) festlegt. Welche Auswirkung diese für private Motorradfahrer haben wird, bleibt zu beobachten, damit schnell reagiert werden kann, falls hier unsinnige Tragevorschriften geplant werden. Die überarbeitete MVMot ist fertig. Sie wartet nur auf ein „GO“ des Bundesverkehrsministeriums.

Das Modellprojekt AM-15 ist auf alle östlichen Bundesländer ausgeweitet. Aufgrund der bisher positiven Erfahrungen gab es einen Antrag der FDP-Fraktion im Bundestag, diese Regelung vorzeitig bundesweit einzuführen. Leider wurde diese von der Regierung abgelehnt. 15-jährige Jugendliche in ländlichen Bundesländer ohne funktionierenden ÖPNV haben also weiterhin große Probleme, Schule oder Ausbildungsplatz zu erreichen. Zum Thema Fahrer-Assistenzsysteme wurde auf den aktuellen Tagungsband der ifz-Konferenz verwiesen (Bericht hier in der Ballhupe). Diskutiert wurde ob Assistenzsysteme die Unfallzahlen senken können. Einig war man sich, dass aktuelle und kommende Assistenzsysteme für alle Fahrzeuge (besonders Auto und Lkw) motorisierte Zweiräder erkennen und deren besondere Anforderungen berücksichtigen müssen.

Die nächste BAGMO-Sitzung ist im Rahmen der Messe Motorräder in Dortmund geplant.

Olaf Biethan



BVDM-Probefahrparcours auf der Intermot



Die Intermot 2018 war auch in diesem Jahr wieder eine sehr erfolgreiche Veranstaltung des BVDM. Zeit, noch einmal Danke zu sagen. Danke für die Einsatzbereitschaft, das Engagement und für den Spaß, den wir miteinander

hatten.

Das Wetter war diesmal etwas kühler als sonst. Das hat uns aber nicht davon abgehalten, mit viel Engagement, Spaß und Motivation diese Aufgabe zu meistern. Das uns dies wirklich gelungen ist, haben wir in den Gesichtern unserer Teilnehmer gesehen: Sie hatten mehrheitlich ein Glänzen in den Augen und ein Grinsen im Gesicht, als sie den Parcours verlassen haben.

Auch in diesem Jahr möchten wir mit ein paar Zahlen zeigen, was wir alle gemeinsam bewegt haben:

Es haben sich insgesamt 75 Helfer gemeldet, davon 14 Frauen und 61 Männer. Das ist, gegenüber 2016, erneut eine erfreuliche Steigerung! Gut ein Drittel der Helfer sind kein Mitglied im BVDM und haben uns trotzdem



tatkräftig unterstützt. Das hat uns besonders gefreut!

In diesem Jahr haben wir neben dem großen Probefahrparcours auch den Großenduro-Parcours betreut. Beide Parcoure waren diesmal aufgrund von Umbaumaßnahmen der Messe

auf dem Parkdeck 10.2. Insgesamt haben 1.536 Teilnehmer (2016: 1.757) die Parcoure besucht, einige von ihnen sogar mehrmals an verschiedenen Tagen. Das ist zwar eine Verringerung um -12,6 %, welche wir insbesondere dem neuen Standort P10.2 und der damit verbundenen schlechteren Auffindbarkeit zuschreiben.



Jeder Teilnehmer durfte wieder 3 Motorräder ausprobieren und diese bei mind. 4 Runden auf dem ca. 530 Meter (2016: 400 Meter) langen Parcours bewegen. Dies gelang mehrheitlich erfolgreich, nur 2 Teilnehmer (2016: 8 Teilnehmer) haben den großen Parcours nicht erfolgreich durchfahren können, auf dem Großenduro-

Parcours haben 6 Teilnehmer ihre Fahrzeuge hingelegt. Die meisten Umfaller sind allerdings in der Parkzone passiert (6 Teilnehmer). Erfreulich ist, dass es keinen Personenschaden gab. Auch in diesem Jahr lie-





gen die Sachschäden aus unserer Sicht alle im Bagatellbereich (abgebrochene Brems- oder Kupplungshebel, Schrammen an den Seitendeckeln, verbogene Fuß- oder Schalt-, bzw. Bremsrasten).

Dies ergibt in Summe ca. 18.432 Runden (2016: 15.813 Runden) von allen Teilnehmern, wobei jeder Teilnehmer je Motorrad 1,59 Km zurückgelegt hat - bei 3 Maschinen ergo ca. 6,4 Km. Ins-

gesamt haben alle Teilnehmer 9.769 km (2016: 6.325 Km) zurückgelegt! Das ist mehr als im Jahr 2016, da der Parcours dieses Mal um 130 m länger



war. In der Spitze hatten wir 25 Motorräder auf dem Parcours.

Welche besonderen Anstrengungen Ihr als Helfer im Parkbereich auf dem großen Probefahrparcours geleistet habt, lässt sich eindrucksvoll an folgenden Zahlen ablesen, wel-

che uns Dieter Samel zur Verfügung gestellt hat: Pro Teilnehmer wurden durchschnittlich 4 Motorräder bewegt, das macht in Summe ca. 6.144 Fahrzeugbewegungen im Parkbereich! Dabei wurden die Motorräder im Schnitt ca. 20 Meter bewegt. Hier kommen dann gut 122.880 Meter zu-



sammen oder kurz: 123 Km an Fahrzeugbewegungen im Parkbereich. Das heißt, dass jeder Helfer pro Tag ca. 2 Km weit Motorräder geschoben hat! Wenn wir jetzt noch das durchschnittliche Gewicht eines Motorrads mit 220 Kg nehmen, dann wurden über die 5 Tage insgesamt 450.560 Kilo-





Einige der wenigen Neuheiten auf der Intermot waren die Moto Guzzi V 85, der neue 1250 Boxer von BMW, die modernisierte Horex, die moderne Variante der Suzuki Katana und ein dreidimensionales Kennzeichen, das in verschiedenen Ausführungen zu haben ist. Fotos: Lenzen





gramm = 451 Tonnen Gewicht bewegt! Ein bemerkenswerter Kraftakt! Vielen Dank an Dieter für die Mühe, uns diese Zahlen zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt sind die Zahlen und Ergebnisse sehr erfreulich. Wir denken, dass unser Konzept zur Durchführung des Probefahrparcours sich erneut positiv





bestätigt hat. Besonders erfreulich war in diesem Jahr auch die Zusammenarbeit mit der Firma Louis bei der Kleiderausgabe. Die technische und personelle Verstärkung hat sich wieder sehr positiv bemerkbar gemacht!

Wie schon vorab angekündigt, bie-

ten wir allen Helfern an, dass die Fahrtkosten, Reise- oder Park-Belege vom BVDM erstattet werden. In welchen Fällen dies möglich ist, kann der Mail und den Anlagen entnommen werden. Bitte beachtet dabei, dass wir nur Abrechnungen berücksichtigen können, die uns bis zum 31.12.2018 erreichen!

Weiterhin ist es Tradition beim BVDM, dass alle Helfer, die den BVDM bei Aktionen unterstützt haben, zu einem Helfer-Treffen eingeladen werden. Dieses Treffen wird vom Landesverband Rhein-Ruhr veranstaltet und findet im Sommer 2019 auf dessen Vereinsgelände in der Eifel statt. Ein genauer Termin steht noch nicht fest, alle Helfer werden aber dazu eine Einladung erhalten und das Orga-Team würde sich freuen, wenn wir uns dort wiedersehen.

Sich für den Verein zu engagieren ist wichtig. Davon lebt ein Verein und



zeigt nach außen, dass wir alle einer guten Sache nachgehen. Uns hat es sehr gefreut, dass sich so viele bereitwillig zum Helfen gemeldet haben. Betonen möchten wir dabei, dass auch sehr viele Helfer dabei waren, die keine Mitglieder sind! Das ist einfach klasse! Und nur so war es möglich, dass jeder von uns auch mal Zeit hatte, Luft zu holen und die Mes-



se zu besuchen. Besser geht es nicht. Was wir wieder suchen, sind Fotos.

Falls Du welche gemacht hast, freuen wir uns, wenn Du einige davon dem BVDM e.V. zur Verfügung stellst. Diese kannst Du an intermot@bvdm.de schicken. Wir sammeln und stellen diese





dann im Internet allen zur Verfügung.
Vielen Dank schon vorab dafür!

Wir würden uns freuen, wenn Du
uns auch auf der nächsten Intermot
unterstützt. Diese findet vom 30. Sep-
tember bis 04. Oktober 2020 statt, am

Besten den Termin gleich vormerken.

Viele Grüße und nochmals herzli-
chen Dank!

**Michael Lenzen, Karin Karrasch, Olaf
Biethan und Michael Bruns vom Orga-
Team Intermot 2018**





BVDM auch bei Lärm in Tirol aktiv

Woher kommt das Wort Lärm?

Das Wort Lärm stammt aus dem Französischen. Es bedeutete im Ursprung „zu den Waffen“, alarme. Heute noch bekannt als Alarm. Im 17. Jahrhundert wurde daraus lärmern, bzw. Lärm.

Der BVDM e.V. wurde durch Kai Bürskens als Obmann der IG Moto informiert, dass die Tiroler Enquete am 16. November 2018 stattfindet. Auch wenn es eine Tiroler (Österreich) Veranstaltung ist, betrifft dieses Thema natürlich auch die deutschen Motorradfahrer. Denn hauptsächlich deutsche Kennzeichen sind an und auf den Tiroler Pässen zu sehen. Natürlich hat sich der BVDM e.V. nach kurzem Schriftwechsel mit Kai bereit erklärt, die deutsche Seite auf der Veranstaltung zu vertreten.

Schon am 15. November trafen sich die Motorradfahrer in Wattens bei Innsbruck um über die bevorstehende Veranstaltung zu diskutieren und eine Vorgehensweise zu planen. Man geht ja davon aus, dass die Bürgermeister und Behörden ein Fahrverbot in den stark belasteten Gebieten fordern werden. Mit acht Personen wurde bis in den späten Abend diskutiert, aber auch eine Menge Benzin geredet.

Am Freitagmorgen fuhren wir dann gemeinsam nach Innsbruck in das Landeshaus. Gleichzusetzen mit un-

serer Landesregierung. Einladerin zur Tiroler Enquete war die Landeshauptmannstellvertreterin (stellvertretende Ministerpräsidentin) Ingrid Felipe.

Das Programm sah vor, dass fünf verschiedene hochkarätige Vorträge gehalten wurden, jeweils mit einer Fragerunde im Anschluss. Bevor es am Nachmittag dann zur Podiumsdiskussion überging.

Sehr eindrucksvoll wurde das Thema Lärmproblem aus historischer Sicht



Die stellvertretende Ministerpräsidentin des Landes Tirol, Ingrid Felipe, mit Michael Wilczynski.

dargestellt. Ein Lärmproblem gibt es schon seit dem Einsetzen der Industrialisierung. Zuerst durch Pferdehufe auf Stein. Dann noch durch die Klingle der Fahrräder. Mit Einführung der Verbrennungsmotoren erhöhte sich das Problem massiv. Eine kleine Entlastung gab es mit Erfindung der Gummibereifung 1888. Auch wurde dargestellt das im urbanen Raum die sozial schlechter gestellte Arbeiterschaft stärker unter dem Verkehrslärm litt, da die Oberschicht immer wieder in ruhigere Gegenden abwanderte. Referent hier war MMag. Dr. Peter Payer.

Den nächste Vortrag hielt Ao.Univ-Prof. Dr. Christian Kirsitis. Vom Schall zum Lärm: Was steckt hinter den Bewertungsmethoden. Hier wurde anhand verschiedener Folien die Differenzierung zwischen Schall, Schalldruck und Geräuschempfinden dargelegt, wie Schall bewertet wird. Dabei stellte sich klar heraus, das man sehr wohl Schalldruck messen kann, jedoch kann man Lärm nicht messen. Hier ins Detail zu gehen, würde die Seitenzahl des Artikels sprengen. (Der BVDM hat in der Ballhupe mehrfach das Thema Lärm dargestellt, nur Lautstärke ist messbar, Lärm ist ein subjek-

tives Empfinden, Anm. d. Redaktion.)

Ein weiterer Vortrag wurde von Prof. Hans-Peter Hutter gehalten. Lärmwirkungen: von der Wahrnehmung bis zum Gehörschaden. Dabei ging es nicht nur um Geräuscheinwirkungen die zum Gehörschaden führen können, sondern vielmehr auch um die weiteren gesundheitlichen Schäden.

Schlaganfall, Herzinfarkt, sogar Diabetes können durch übermäßigen Lärm bzw. Lärmbelastung hervorgerufen werden. Dabei ist aber zu unterscheiden, dass es Menschen gibt, die sich nicht so stark durch Lärm belastigt fühlen wie andere und auch nicht so schnell erkranken.

Der nächste Vortrag durch Dr. Christian Molzer, Mitarbeiter der Landesregierung Tirol sollte gelungenen Lärmschutz an Landesstraßen darstellen. Jedoch war dies lediglich eine Aneinanderreihung von getroffenen Maßnahmen in Tirol. Lärmschutzwände, Umfahrungen von Wohngebieten (Umgehungsstraßen) aber auch Planungsansätze. Z.B. dürfen in Tirol nur noch Wohnbebauungen dort ausgewiesen werden, wo die WHO Grenzwerte auch eingehalten werden können. Somit werden Konflikte schon



bei der Planung zunichte gemacht. Außerdem gibt es in Tirol die Möglichkeit Schallschutzfenster/Maßnahmen durch den Staat gefördert zu bekommen.

Der letzte Vortrag, gehalten von

Dipl.-Ing. Mag. Christoph Lechner, schien das Potenzial für stärkere Auseinandersetzungen zwischen Motorradfahrern und Betroffenen zu haben.

Lechner stellte unter dem Titel „Brauchen wir noch weitere Studi-





en“ erstaunlich gut dar, wie es zu verschiedenen Auffassungen kommt oder kommen kann.

Anhand von Messungen wurde dargestellt, dass durch Motorradfahrer der Geräuschpegel an Samstagen um 1,8 db/A und an Sonntagen um 2,8 db/A angehoben wird. Wohl gemerkt auf den einzelnen Tag tagsüber gerechnet. Im Jahresmittel wird dies weit unter 1 db/A ausmachen!

Nach den WHO-Maßgaben ist eine Schallbewertung aber nicht für einzelne Tage möglich sondern nur auf das Jahr gesehen. Hier wird unterschieden zwischen Tag und Nachtwerten.

Anhand dieser zwei Grafiken stellte Herr Lechner die Lärmbelastung für das Gebiet Reutte (Außerfern) dar. Eine Grafik zeigt die Belastung Pkw und Lkw, die andere Grafik zeigt die Lärmbelastung nur durch Motorräder an einem Sonntag im Sommer gesehen. Die Gesamtjahresbelastung durch Pkw/Lkw ist viel höher als die Belastung nur durch Motorräder.

Schaut man auf den Lden (Jahresmittelwert) stellt man fest dass die Belastung durch Pkw bei etwa 60% liegt, Lkw bringen weitere 30%. Zu diesen 90% rechnet man nun 28% Motorräder hinzu. Ergibt natürlich eine zu hohe Belastung von insgesamt 118%! Natürlich wird dann gesagt, wir verbieten die Gruppe der Motorräder in diesem Bereich, dann haben wir nur noch eine Belastung von 90%.

Aber warum verbietet man nicht die Gruppe der Pkw und hat dann nur noch eine Belastung der Bevölkerung von 58%?

Die meisten Fahrten in dem Bereich durch Pkw als auch durch Motorradfahrer sind sicherlich Freizeitfahrten, da diese Strecken zur Fahrt in den Urlaub bzw. Kurzerholungstrip genutzt werden!

Bei den einzelnen Vorträgen kam es natürlich in den Fragerunden immer wieder zu den Versuchen durch Bürgermeister und Mitbürger Maßnahmen gegen Motorradfahrer zu fordern.

Jedoch ist dies augenscheinlich im Moment nicht wirklich zu befürchten. Aber bei den Vorträgen klang natürlich immer durch, dass etwas geschehen muss.

Vielmehr ist Tirol (oder gar ganz Österreich) auf dem richtigen Weg, gegen den gesamten Verkehrslärm vorzugehen. Durch Tempolimits und die dazugehörigen Kontrollen, durch Aufklärung und Sensibilisierung.

Selten durfte ich einer so objektiven und guten Veranstaltung zum Thema Verkehrslärm (Motorradlärm) beiwohnen. Natürlich muss etwas geschehen. Aber nicht nur durch uns, sondern durch alle Menschen. Oftmals wurde bei den Gesprächen in den Pausen von Leben und Leben lassen und beiderseitige Rücksichtnahme gesprochen.

Michael Wilczynski



Tagung zum Lärm in Sonthofen

Am 29. November war der BVDM e.V. zu einer Fachtagung nach Sonthofen in das Landratsamt eingeladen.

Das Thema Lärm im Außerfern sowie im Allgäu stand, wie auch bei der Tiroler Enquete, im Vordergrund.

Der Titel: Lärmfreier Lebens- und Erholungsraum Bayern-Tirol. Leider ist der BVDM erst sehr spät auf diese Veranstaltungen aufmerksam geworden. Dies ist eine europäisch geförderte Reihe zwischen Tirol (Österreich) und Bayern.

Eingeladen waren vorrangig die betroffenen Städte und Gemeinden, die Verwaltungen, Polizei und Gendarmerie, Anwohner und auch wir Motorradfahrer. Natürlich gab es einige interessierte Zuschauer.

Kai Bürskens von der IG Moto hielt einen sehr guten Vortrag über die Speziellen Motorradfahrer in der Region.

Natürlich ging es vorrangig um die Lärmbelastung durch Motorräder, da diese den Anwohnern subjektiv stärker auffallen. Im Rahmen der vorangegangenen Veranstaltungen wurden Plakate entworfen und aufgestellt. Auch wurde eine spezielle mobile Radaranlage in Sonthofen angeschafft, die an Partnerstädte weitergegeben werden kann. Diese blitzt von vorne und hinten, dadurch ist es auch möglich, Vergehen von Motorradfahrern zu ahnden.

Anhand der uns vorliegenden Zahlen ist der Bereich Tirol/Oberallgäu wirklich stark belastet. Rund 1400 bis 3000 Motorradfahrer an Samstagen und Sonntagen auf den Passstraßen. Auch die Zahl der Verkehrsverstöße ist nicht unerheblich. Im Kreis Oberallgäu gibt es mittlerweile eine Sondergruppe der Polizei, die auf Motorradfahrer spezialisiert ist. Von Geschwindigkeitsverstößen und abgefahrenen Reifen bis zu nicht zulässigen Umbauten und zu lauten Fahrzeugen ist alles dabei.

Die Problematik in dem Gebiet liegt einfach im Transitverkehr durch Lkw, Pkw und Motorräder. Die Klientel die kurze Strecken 10 bis 20 Mal hin und her befährt, ist dort nicht vertreten. Es ist einfach die Masse an Verkehr, sowie natürlich die Topografie mit den Tälern und Bergen.

Wir haben in unseren Redebeiträgen darauf hingewiesen, dass Sperrungen für Motorradfahrer durch uns nicht hingenommen werden. Dieses Kirchturmdenken einiger Bürgermeister entlastet sicher seine Ortschaft, belastet aber dann die anderen Gemeinden und Anwohner umso mehr.

Der Landrat Herr Klotz und die Landeshauptmannstellvertreterin Frau Felipe erklärten, dass wir auch zu den nächsten Veranstaltungen eingeladen werden, da unsere Ansätze und Gedanken in dieser Form noch nicht in

die Prozesse eingeflossen sind.

Aus unserer Sicht sind die Österreicher in Sachen Lärm- und Umweltschutz weiter als die deutschen Behörden. Aber das kann und wird sich

sicherlich noch angleichen.

Zum Schluss möchte ich mich noch bei der IG Moto e.V. bedanken, die den Kontakt hergestellt hat.

„Bitte leise fahren.“ Die Transparente



eines grenzübergreifenden Projekts gegen Motorradlärm stehen künftig an den beliebten Biker-Strecken im Oberallgäu und Außerfern. Viel mehr als an die Vernunft zu appellieren, können die Verantwortlichen bisher nicht tun. Denn laute Maschinen sind nicht immer illegal. Doch die Politiker machen sich dafür stark, das zu ändern.

Der Hintergrund: Mit dem Motorradlärm an den beliebten Passstraßen

im Oberallgäu und Außerfern befasst sich ein Runder Tisch, den der Oberallgäuer Landrat Anton Klotz erstmals im Mai vergangenen Jahres einberufen hatte. Daraus entstand ein mit 25.000 Euro ausgestattetes Interreg-Projekt mit Tirol und Vorarlberg, in dem neben der Kommunalverwaltung auch die Polizei eingebunden ist. Ziel ist laut Landrat Klotz, gemeinsam nach Lösungen für die lärmgeplagten Anwohner zu suchen. *wil*

IG Moto in Tirol

Ende 2017 hat sich die IG MOTO in Tirol gegründet. Ziel dieser noch recht kleinen Gemeinschaft um Kai Bürskens ist es Streckensperrungen in Tirol zu vermeiden.

Es geht wie auch bei uns in Deutschland darum die Gespräche mit der Politik, Verwaltung und den Anliegern zu suchen. Aber auch an die Motorradfahrer

die fast jedes Wochenende die Pässe in Tirol ansteuern, werden durch die Gruppe angesprochen.

Es wird immer wieder ausdrücklich darauf hingewiesen. „Wir möchten alle Moped- und Motorradfahrer auffordern, die Geschwindigkeitsbeschrän-

kungen, vor allem in neuralgischen Zonen und Wohngebieten, unbedingt einzuhalten und damit aktiv zur Lärmvermeidung beizutragen.“

Dies ist ein Auszug aus der Petition die die Gruppe der Landesregierung

Tirol vorlegen konnte. Mit insgesamt über 6000 Unterschriften.

Die Gruppe ist aber

auch weiterhin aktiv und war dieses Jahr zu der Enquete der Landesregierung Tirol eingeladen. Das Thema lautete: Lärm: Belastung – Belästigung – Schutz. (Artikel siehe auf vorstehenden Seiten.)

Kai Bürskens





Sperrung des Würgauer Berges

Seit Oktober letzten Jahres ist der Würgauer Berg im Kreis Bamberg (B22) an Wochenenden und Feiertagen für Motorräder gesperrt. Es gibt eine Ausweichstrecke über die Kreisstraße BA 30 und die Staatsstraße 2187 über Kübelstein, Ludwig und Zerkendorf. Im Falle einer Sperrung der A70 gilt die Sperrung für Motorradfahrer nicht, da die B22 dann Umleitungsstrecke ist. Diese Regelung gilt zunächst als Pilotprojekt und ist befristet bis zum 31.12.2018.

Bereits seit Jahren ist die beliebte Motorradstrecke im Fokus der staatlichen Stellen. Immer wieder ereignen sich hier schwere Motorradunfälle, besonders an den Wochenenden, obwohl in den letzten Jahren etliche

Maßnahmenergriffen worden sind, das Problem der Raserei auf der Strecke in den Griff zu bekommen. Man hat ein Tempolimit von 50 km/h eingeführt, Unterfahrschutz und

Warnschilder wurden angebracht und doppelte durchgezogene Linien gemalt. Die Applauskurve wurde be-

pflanzt, um Schau-lustige fernzuhalten. Die Polizei

hat Tempo- und Lautstärke-Kontrollen durchgeführt. Laut Straßenbauamt wurden alle Maßnahmen ausgeschöpft.

Glaubt man einigen Forumseinträgen, so scheint am Würgauer Berg in der Tat ein großes Sicherheits- und nicht nur ein Lärmproblem für die Anwohner zu bestehen. Selbst Motorradfahrer äußern sich in öffentlichen



Foren dahingehend, dass sie Angst haben, auf der Strecke von einem Gas-kranken abgeschossen zu werden.

Trotzdem halten wir eine Sperrung nicht für das geeignete Mittel zur Lösung des Problems, da alle Motorrad-fahrer für das Fehlverhalten einiger weniger bestraft werden. Der BVDM hat Klage vor dem Verwaltungsge-richt Bayreuth eingereicht. Ein Eilver-fahren, welches die Sperrung bis zum Gerichtsverfahren wieder aufheben sollte, ist vom Gericht abgelehnt wor-den.

Dabei distanziert sich der BVDM in aller Deutlichkeit von den „Rasern“.

Die vom BVDM geforderte Öffnung der Strecke ist ausdrücklich nicht dazu da, um rücksichtslosen Rasern weitere Profilierungsmöglichkeiten zu geben.

Diese vergleichsweise kleine Zahl extrem unvernünftiger Fahrer bringt die weitaus größere Zahl vernünfti-ger Motorradfahrer unnötig in Verruf und provoziert mit ihrem Verhalten solche Sperrungen.

<https://www.br.de/nachrichten/oberfranken/inhalt/sperrung-wuer-gauer-bergmotorradfahrer-100.html> und <https://www.infranken.de/regi-onal/bamberg/wuergauer-berg-sper-rungsteht>.

Michael Wilczynski

Schritt in die richtige Richtung

Mit Beschluss vom 21.11.2018 hat das Verwaltungsgericht Hannover entschieden, dass die Sperrung für Motorrä-der nicht verhältnis-mäßig ist.

Diese Entschei-dung gilt bis zum Hauptverfahren, oder wenn die Stadt Rinteln zurückzieht und sich einverstan-den erklärt.

Ob die Schilder wirk-lich abmontiert werden, oder ob dieses Urteil nur für Michael K.

Auswirkungen hat wird sich zeigen!

Grundsätzlich ist es der Stadt Rinteln überlassen, ob sie nur Herrn K. oder allen

Motorradfahrern die Durchfahrt gestat-tet. Sollte sie das Urteil nur zuguns-ten des Klägers Wirkung zeigen, werden sicherlich weitere Motorrad-fahrer klagen und so-mit eine Kostenexplosion

bei der Stadt Rinteln auslösen.

Im Jahr 2013 verhängte die Stadt Rin-





teln das Durchfahrverbot für die Kreisstraße 74 zwischen Westendorf und Bernser Landwehr für Motorräder. Dies geschah vor dem Hintergrund verschiedener Anwohnerbeschwerden. In einer Verkehrsbesprechung der verschiedenen Behörden nahm man die Beschwerden der Anwohner, sowie die Unfallzahlen (2 Unfälle mit Personenschäden) und Eingriffe in den Straßenverkehr (Öl bzw. Glasscherben auf der Fahrbahn) als Begründung für eine Sperrung.

In den Jahren 2011 bis 2018 kam es zu insgesamt 17 Unfällen mit 19 Verletzten. Beteiligt an den Unfällen waren aber auch Pkw, Lkw bzw. sonstige Fahrzeuge. Andere Methoden wie Rüttelstreifen oder bauliche Veränderungen wurden abgelehnt, da z.B.

Rüttelstreifen außerorts nur an Unfallschwerpunkten aufgebracht werden sollten.

Zu erwähnen ist zudem, dass die Flut der Beschwerden erst nach der Sperrung der K 80 (Möllenbeck) begann.

Dadurch zeigt sich, dass dieses Kirchturmdenken nur zu einer Verlagerung führt.

Seit der Sperrung der K74 häufen sich Anwohnerbeschwerden im Bereich der K 77 zwischen Uchtdorf und Goldbeck. Auch diese

fordern eine Sperrung der betroffenen Straße.

Alles in allem ist dieser glückliche Ausgang des bisherigen Verfahrens zu begrüßen. Jedoch fordern wir, auch im Interesse der Anwohner, stärkere Kontrollen auf der K 74, um die sogenannten schwarzen Schafe (Biker) rauszufiltern.

Michael Wilczynski





Gespannfahrerlehrgang

Einen eintägigen Gespannfahrerlehrgang für Anfänger bietet der BVDM am Samstag, 18. Mai, an. Der Kurs findet in Wermelskirchen statt, los geht es um 9 Uhr. Zur Teilnahme ist eine verbindliche Anmeldung er-

forderlich. Weitere Informationen und die Anmeldung bei Horst-Werner Sassenhagen, E-Mail: horst-werner.sassenhagen@bvdm.de, Telefonnummer 0 22 02 /44 171

Horst-Werner Sassenhagen

Gedenkfahrt Altenberger Dom

Eine Veranstaltung vorzubereiten und durchzuführen ist immer mit sehr viel Aufwand, Planung, Organisation und letztendlich auch mit Hoffen – vor allem bezüglich des Wetters – verbunden. Es ist am Ende aber auch schön zu sehen, wenn sich viele engagierte Helfer und Teilnehmer versammeln, die Veranstaltung ein Erfolg ist und zu guter Letzt auch noch die Sonne lacht.

Die Sache mit dem Wetter

Im Vorfeld war ich aufgrund der Wettervorhersagen ziemlich nervös. Es sollte kalt, aber trocken werden. Trocken klingt erstmal gut, habe ich

mir gedacht. Ein Hoffnungsschimmer.

Und wie der Wettergott es so wollte, war es am Samstagmorgen tatsächlich trocken. Der Tag startete also schon sehr positiv.

Etwas Warmes

braucht der Mensch

Trocken war es also, aber dennoch ziemlich kalt. Also packte ich zwei Kannen Kaffee, Becher und Kekse für meine Leute ein und machte mich auf den Weg.

Bei den Vorbereitungen für die Veranstaltung konnte ich auf erfahrene Stammhelfer zurückgreifen, die durch





einige neue Helfer verstärkt wurden. Trotz einiger krankheitsbedingter Absagen in letzter Minute waren wir am Ende 15 Helfer am Start, davon sogar drei Vorstandsmitglieder. Das ist eine super Quote, denn ich brauche erfahrungsgemäß nur insgesamt 12 Helfer.

Die Vorbereitungen

Abgemacht war, dass wir uns um 11 Uhr am Start treffen. Ich näherte mich dem Treffpunkt um 10:40 Uhr und denke schon, dass ich zu früh bin. Aber siehe da, die halbe Mannschaft ist ebenfalls schon versammelt. Super – tolle Leute! Meine Motivation steigt weiter und die Helfer freuen sich über den heißen Kaffee. Alle haben gute

Laune und so soll es auch sein!

Anschließend teilen wir die Posten gemeinsam ein. Die „alten Hasen“ haben ihre Lieblingsplätze, die zum Teil auch Erfahrung erfordern. Aber auch für die, sagen wir nicht so spannenden Plätze, haben wir genug Helfer, damit dort niemand allein stehen und sich langweilen muss.

Der Start

Um 12 Uhr startet die Gedenkfahrt am Bonner Verteiler. Der Korso fährt in Köln seit einigen Jahren in Blöcken, damit zwischendurch der normale Verkehr abfließen kann.

Wir waren sehr überrascht, wie schnell der erste und recht kurze Block



an uns vorbei kam. Dann kam schon der zweite Block. Meine Güte, sind die dieses Jahr zügig. Wollen die den Korso etwa schnell erledigen, damit die Polizei noch in den Hambacher Forst kann? Üblicherweise werden vier Blöcke gebildet. Der dritte Block näherte sich und war einiges länger als die ersten beiden. Als dann der vierte und letzte Block auf mich zukam machte ich mich startklar, um mich am Ende mit einzureihen. Denn nur wenn die Helfer es schaffen, sich im Korso einzufinden, das heißt noch vor dem letzten Blauchlicht-Fahrzeug, dürfen sie auch die Sonderrechte nutzen.

Dieses Jahr kam der letzte Polizeiwagen sehr knapp, da war ich froh, gut vorbereitet gewesen zu sein. Ich war die erste aus unserer Gruppe im Korso und versuchte, besonders den Neuen zu gestikulieren, dass nun der Moment zum Einreihen ist. Als der Korso

an unseren Posten vorbei war, wurde ich ruhiger und hoffte nur, dass alle mitgekommen sind. Jedes Jahr hat so seine Besonderheiten. Letztes Jahr gab es zum Beispiel nur drei Blöcke, da hat mancher vergebens auf den vierten Block gewartet. Das war sehr schade.

Der Verlauf

In Köln fuhren wir die altbekannte Route, in Leverkusen wurde allerdings ein anderer Weg als üblich eingeschlagen. Vielleicht wegen einer Baustelle? Ich hatte in jedem Fall Grund zum Lachen, als uns auf einmal Blaulicht und ein Motorrad mit dem Schild „letzter Block“ entgegenkam. Da hat sich wohl unsere Blockleitung auf der neuen Route verfahren.

Was wohl die Leute denken?

Die Reaktionen am Straßenrand sind sehr unterschiedlich. Leute beim Ein-

kaufen sind zum Teil genervt wegen der Verzögerung. Aber gerade am Stadtrand von Köln stehen viele ältere Leute mit Fahnen und auch Familien und Kinder winken uns zu, sogar aus Fenstern. Einige haben sich sogar mit Tisch, Stuhl und Fahnen am Straßenrand auf das Ereignis vorbereitet.

Besonders ein Bild ist mir in Erinnerung geblieben. Am linken Fahrbahnrand parken Autos, dazwischen sehe ich etwas weißes wedeln. Beim Näherkommen erkenne ich eine ältere Frau (Typ Miss Marple), die ganz begeistert mit ihrem Halstuch winkt. Und so etwas genießen wir Korse-Teilnehmer sehr. Es meckern eben nicht alle über uns!

Der Gottesdienst

Am Altenberger Dom angekommen, gehen dieses Jahr sogar viele von uns mit in den Gottesdienst. Gesammelt wurde in diesem Jahr für herzkranken Kinder. Ingolf, der Motorradpfarrer, sprach anhand eines analogen Drehzahlmessers vom „roten Bereich“. Die Botschaft lautete, dass nicht nur dem Motor ein Überdrehen nicht bekommt, sondern auch der Gesundheit nicht und man daher bei der Arbeit, der Lebensführung

und der Geschwindigkeit unterhalb des „roten Bereiches“ bleiben sollte.

Eine gelungene Veranstaltung

Gemeinsam ließen wir den Tag mit einem Kaffeetrinken im Altenbergerhof, gegenüber dem Dom, ausklingen. Inzwischen schien sogar die Sonne und ich nahm nicht den kürzesten Weg nach Hause, sondern genoss den restlichen Tag.

Ich bin sehr zufrieden. Es war ein tolles Team, eine gelungene Veranstaltung und ich freue mich schon jetzt auf das nächste Jahr!

Karin Karrasch



Herbstausfahrt des MC Sauerland

Beim letzten Clubabend im November verabredeten sich spontan 5 Mitglieder zur gemeinsamen Ausfahrt. Es sollten noch die letzten Stempel und Fotos zum Clubwettbewerb eingefahren werden.

Lothar sollte die Ziele aussuchen. Ein Blick in die Wetter-App und der Termin stand fest. Pünktlich um 10:00 Uhr trafen sich dann 5 Begeisterte mit ihren Gespannen bei Günther an der Werkstatt in Fröndenberg. Und das war gut so. Helga hatte bei der Anfahrt leichtes Knacken im oder am Gespann gehört. Eine sofort eingeleitete Nachschau ergab keine dringende Reparatur, sondern nur einen Wintertermin zur Überprüfung des Rad- und Schwingenlagers am Beiwagen.

Also ging es los.

Orte mit Bergwerkstradition sollten angefahren werden.

Für Günther, der noch ein unbeschriebenes Wertungsblatt hatte, sollte es eine Rundfahrt werden.

Für die übrigen Teilnehmer galt es, die restlichen Stempel und Fotos zu ergänzen.

Da der Kohlebergbau im Bereich der nahen Ruhr im angrenzenden Ardeygebirge seinen Ursprung hatte, war es ein Leichtes, eine kurzweilige Strecke zu finden.

Kurz im Überblick die Liste der anzufahrenden Stempelstellen:

Opherdicke, Schwerte, Herdecke, Wetter, Witten, Sprockhövel.

Kurvenreiche und bergige Strecke ins





Navi eingegeben, und los ging es.

Reinhard als alter Sauerländer war sehr angetan von der bergischen und kurvenreichen Streckenfolge im Ardegebirge.

Das „sommerliche“ Herbstwetter trug zur guten Stimmungslage bei. Die Reihenfolge der Stempel und Fotoaktionen waren dann auch bald erledigt. Ein nicht so recht zu definierendes Gefühl in der Magengegend machte sich dann auch bei den Teil-

nehmern breit. Vermutlich sollte man mal den eigenen Energietank auffüllen. Jetzt trat Helga auf den Plan. Bäcker Stolte in Hiddinghausen war ihr aus Kindertagen ein Begriff. Also auf und dorthin. Bei Kaffee und Kuchen konnte man nun den fast schon „sommerlichen“ Tag ausklingen lassen. Helga nutzte die Gelegenheit und konnte noch alte Erinnerungen an ihre Schulzeit mit ihrem Schulkameraden Jürgen Stolte auffrischen. Ein



schöner, gemeinsamer Tag mit Freunden ging zu Ende. Reinhard fuhr mit neuen Eindrücken zurück ins tiefe Sauerland. Zum Schluss holte ihn noch die Dunkelheit ein.

Die Teilnehmer waren: Günther, Gerd, Reinhard, Lothar und Helga.

Lothar Reinehr



HDI bietet Rabatte für den BVDM

Lohnt sich ein Versicherungswechsel? In der Ballhupe (4/2016) berichtete Harald Schönebeck von seinen Erfahrungen mit den Sonderrabatten für BVDM-Mitglieder in der Versicherungsprämie für Kfz etc. Nach dem Vergleich mit seiner bisherigen Versicherung konnte er mehr als 300 Euro sparen. Auch vom Service der Versicherungsagentur, die dieses Angebot exklusiv für BVDM-Mitglieder bietet, war er überzeugt. Sein Fazit dieses neuen BVDM-Angebotes: Danke für die Bemühungen dieses mit der HDI ausgehandelt zu haben, danke für den Denkanstoß zum Versicherungswechsel. Es lohnt sich im BVDM zu sein.

Hier noch einmal die Rahmenbedingungen des BVDM-Gruppenvertrages und die Anschrift der HDI-Geschäftsstelle, die ausschließlich zuständig ist: Jedes Mitglied erhält auf seinen Kfz-Versicherungsvertrag auf Haftpflicht und Kasko einen Rabatt in Höhe von zehn Prozent.

Gibt es ein weiteres Kfz oder Motorrad, das bei der HDI versichert wird, gibt es einen weiteren Rabatt (Kombi-rabatt). Desweiteren erhält jedes Mitglied noch einen zusätzlichen Nach-

lass in Höhe von fünf Prozent, wenn ein zusätzlicher Sachvertrag (Hausrat, Haftpflicht, Unfall, Gebäude) bei der Versicherungsgesellschaft HDI besteht oder entsprechend beantragt wird.

Da die Bedingungen bei jedem Versicherungsnehmer anders sind, ist es sinnvoll, sich unverbindlich ein Angebot machen zu lassen. Auch ich habe mir ein Angebot

machen lassen und bin daraufhin zur HDI-Versicherung gewechselt. Die Bedingungen des Rahmenabkommens gelten nur

für aktuelle BVDM-Mitglieder. Wer aus dem Verband austritt, verliert auch die günstigeren Versicherungskonditionen. Der Nachweis über die BVDM-Mitgliedschaft erfolgt über den gültigen Mitgliedsausweis und wird im Zweifelsfall über die BVDM-Geschäftsstelle geregelt **lz**



HDI Agentur Oliver Cella
Hauptstraße 52
51465 Bergisch Gladbach
Telefon: 02202/9813020
Fax: 0511/645-1152815
E-Mail: oliver.cella@hdi.de
Internet: www.hdi.de/oliver_cella





Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

COOL IST, WER SEINE MASCHINE **IN JEDER **SITUATION** IM GRIFF HAT.**

› Touren › Ausfahrten › Motorradtrainings

www.bvdm.de › Telefon: 0 22 1 . 42 07 38 90



www.bvdm.de

**ANMELDEN,
AUFSTEIGEN,
SPASS HABEN!**

› Touren
› Ausfahrten
› Motorradtrainings

sicherheit@bvdm.de › Telefon: 0 22 1 . 42 07 38 90

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist Samstag, **31. März 2019**. Die Ballhupe gibt es nur noch auf ausdrückliche Mitteilung an die BVDM-Geschäftsstelle in gedruckter Version. Bitte teilt deshalb der Geschäftsstelle per E-Mail an geschaeftsstelle@bvdm.de unbedingt Eure E-Mail-Adresse mit. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer Homepage herunterladen. Auf Wunsch werdet Ihr per E-Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht. Die Redaktion freut sich über alle Zuschriften, Fotos (mindestens 1 MB

groß), Anregungen und Kritik. Bitte die Fotos immer als Anhang (jpeg-Datei) und den Text unformatiert schicken.

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

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der

Motorradfahrer (BVDM)

Chefredaktion:

Michael Lenzen (Iz)

Ossietzkystraße 6, 51 789 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

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

www.bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:

Olaf Biethan, Michael Bruns, Kai Bürskens, Uwe Flammer, Claudia F., Karin Karrasch, Hans Lothar Reinehr, Horst-Werner Sassenhagen, Dagmar Schreiner, Michael Wilczynski und Rainer Windisch.

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

DAS Magazin der Enduro-Szene

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu



ENDURO gibt's für 3,90 Euro
im guten Zeitschriftenhandel
oder direkt bei:

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Adlerstraße 6
73540 Heubach

Telefon 0 71 73 - 7 14 50 - 0
Telefax 0 71 73 - 7 14 50 - 20
www.enduro-press.de
abo@enduro-press.de

- TEST
- REISE
- SPORT
- TECHNIK
- AUSRÜSTUNG
- ZUBEHÖR

MOTORRAD IM HERZEN!

Frank Mache,
Filiale Berlin-Reinickendorf



Europas Nr.1 für Motorrad und Freizeit!

www.louis.de | 040-734 193 60 | 80 Filialen

