

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

3/2021



Lärm

FIM

Politik



Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
www.bvdm.de

Inhalt:

Zusammenarbeit	2
Dagmar Schreiner als Geschäftsstellenleiterin verabschiedet	3
Uwe Marcus ist neuer Geschäftsstellenleiter	4
Spendenaufruf Flutopfer Ahrweiler	5
Helfertreffen in der Eifel	6
Zukunft Motorrad und autonomes Fahren	7
Bericht "Auf Die Harthe Tour"	13
Rückblick: Aktion des BVDM zur Bundestagswahl 2021	17
FIM - DMSB - BVDM-Tourensport.....	22
Streckensperrungen, oder was hilft?	25
Seinen BVDM e.V. unterstützen, wie geht das, was kann ich machen?	26
Auch der Kreis Düren will Modellregion werden	28
Allgemeines	30
Impressum	30

Zusammenarbeit

Michael Lenzen

Liebe Mitglieder des BVDM, liebe Motorradfahrer,



die Bundestagswahl ist vorbei, die Stimmen abgegeben, doch noch ist nicht klar, wie die künftige Regierung aussehen wird und was das für uns Motorradfahrer bedeutet. Mit unseren Wahlprüfsteinen hatten wir im Vorfeld die Position der Kandidaten zu wichtigen Motorradthemen abgefragt und veröffentlicht, **so dass sich jeder Motorradfahrer selbst ein Bild machen konnte.**

Die Motorradsaison neigt sich dem Ende entgegen und allmählich haben wir gelernt, mit dem Virus zu leben. Allmählich kehrt der Alltag zurück. Für die von der Flut betroffenen Menschen an Ahr und Erft wird es noch lange dauern, bis so etwas wie Normalität wieder einkehrt. Sie brauchen noch unsere Hilfe und daher ruft der BVDM auch weiter auf, für die Betroffenen zu spenden. Der Verband hat jeweils 3000 Euro an die Gemeinde Antweiler und 5000 Euro an die Verbandsgemeinde Ahrweiler gespendet, dank Eurer

Unterstützung. Wir wollen weiterhelfen, denn die Region ist ein Dorado für uns Motorradfahrer. Der BVDM ist der Region besonders verbunden, denn an der Nürburg wurde der Verband im Jahr 1958 gegründet. Unser jährliches Helfertreffen findet in der Eifel statt und nach dem Kreis Ahrweiler hat jetzt auch der Kreis Düren beschlossen, „Modellregion Eifel zur Senkung von Motorenlärm und Erhöhung der Verkehrssicherheit“ nach dem Konzept des BVDM zu werden. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit mit den Kreisen, den beiden Landesregierungen, den Polizeibehörden, Verwaltungen und Behörden vor Ort und natürlich den Bürgern. Der Kreis Bergstraße im Odenwald hat sich ebenfalls mit dem Thema Modellregion beschäftigt, eine Entscheidung aber auf das kommende Frühjahr vertagt.

Ganz frisch ist auch die Entscheidung des Motorradweltverbandes FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) zur Zusammenarbeit mit dem BVDM in Sachen Tourensport. Einen ausführlichen Bericht dazu findet Ihr in dieser Ausgabe.

Neu ist auch Uwe Marcus in unserer Geschäftsstelle in Köln. Nach zehn Jahren hat Dagmar Schreiner die Aufgabe als Leiterin der Geschäftsstelle aufgegeben und ist in den wohlverdienten Ruhestand gegangen.

Der Vorstand hat Dagmar, für die ihre Arbeit kein Job, sondern Herzensangelegenheit war, gebührend verabschiedet. Auch an dieser Stelle möchte ich mich noch einmal für das außergewöhnliche Engagement und die geleistete Arbeit für den Verband bedanken. Genauso herzlich, wie wir Dagmar verabschieden, heißen wir Uwe willkommen. Der Vorstand ist sich sicher mit ihm den richtigen Nachfolger in der Geschäftsstelle gefunden zu haben und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit.

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und einen goldenen Herbst wünscht Euch



Michael Lenzen

1.Vorsitzender BVDM

Dagmar Schreiner als Geschäftsstellenleiterin verabschiedet

Michael Lenzen

10 Jahre die BVDM-Geschäftsstelle in Köln mit großem Engagement und viel Herzblut geleitet



Am Samstag, 25. September, war es so weit. Dagmar Schreiner hatte ihren letzten Arbeitstag als Leiterin der BVDM-Geschäftsstelle in Köln. Sie hatte sich mit ihrem Nachfolger Uwe Marcus verabredet, um weitere Punkte der Übergabe zu klären.

Als plötzlich eine Delegation des Vorstandes mit dem Vorsitzenden Michael Lenzen, dem 2. Vorsitzenden Michael Wilczynski, seiner Frau Elvira und Schatzmeister Wolfgang Schmitz, der im Vorstand auch für die Geschäftsstelle zuständig ist, in der Geschäftsstelle stand, war die Überraschung groß.

Der Besuch war nicht angekündigt. Neben einem Blumenstrauß, einer Flasche Sekt und einem Geldpräsent, durfte natürlich auch eine Tüte Gummibärchen nicht fehlen. Denn Dagmar hat viele Jahre lang bei der Deutschlandfahrt

eine der zwölf Hauptkontrollen besetzt und dort immer Gummibärchen verteilt, so dass ihre Kontrolle als Gummibärchen-Kontrolle bekannt war.

Zehn Jahre lang war Dagmar Schreiner Ansprechpartnerin für die Mitglieder, den Vorstand und für die Institutionen und Behörden oft der erste und wichtigste Kontakt für und mit dem Verband.

Der Tätigkeitsbereich in der Geschäftsstelle ist umfangreich und anspruchsvoll, zum einen ist eine hohe soziale Kompetenz erforderlich, zum anderen eine gute Kenntnis des Verbandes und seiner Arbeit.

Michael Lenzen hatte die Arbeit von Dagmar bereits auf der Jahreshauptversammlung gewürdigt, und betonte beim Abschiedsbesuch noch einmal, dass die Arbeit für sie nicht einfach nur ein Job, sondern eine Herzensangelegenheit gewesen sei, die sie mit großem Engagement und einem weit über das übliche Maß hinausgehenden Einsatz geleistet habe.

Die Arbeit der Geschäftsstelle ist auch umfangreich. Angefangen von der Mitgliederverwaltung, über die Verwaltung des Elefantentreffen-Materials und der Werbemittel, die ergänzt und verschickt werden müssen.

Dazu kommen die verschiedenen Anforderungen von Vorstand und Referenten, die Verteilung der Post, der Versand der Mitgliedsausweise, die Begrüßung der Neumitglieder oder die Unterstützung bei Messen. Und dazu kommt noch sehr viel mehr, denn es gibt regelmäßig Anfragen per E-Mail und Telefon von Einzelpersonen oder Einrichtungen, die Informationen zum Thema Motorrad oder dem BVDM suchen.

Dabei die Ruhe und den Überblick zu behalten, ist bei der Fülle der Themen und der Wünsche der verschiedenen Gesprächspartner nicht immer ganz einfach, aber Dagmar hat das zehn Jahre lang hervorragend bewältigt und so bedauern Vorstand und Mitglieder sehr, dass sie jetzt in den wohlverdienten Ruhestand geht. Die menschliche Komponente ist ihr immer sehr wichtig gewesen, das Gespräch und der Austausch mit den Mitgliedern und Kontaktpersonen war immer herzlich und persönlich. Und so sind aus manchen Kontakten auch Freundschaften entstanden.



Dagmars Einsatz bei Messen und Veranstaltungen ging weit über das übliche Maß hinaus und machte deutlich, dass ihr Engagement von Herzen kam. Auch wenn sie selbst nicht mehr Motorrad fährt, ist sie in dem Thema immer noch gut bewandert.

Eine gut funktionierende Geschäftsstelle ist für einen Verband eine ganz entscheidende Größe, nur so ist sichergestellt, dass Anfragen ankommen, Themen bearbeitet werden und vor allem Konstanz gewährleistet ist.

Durch ihre Arbeit hat Dagmar entscheidend dazu beigetragen, dass sich der BVDM positiv weiterentwickelt hat und seinen Bekanntheitsgrad und seine Mitgliederzahl in den letzten Jahren steigern konnte.

Der Verband und seine Mitglieder, von denen sie viele persönlich kennt, lagen und liegen Dagmar am Herzen und sie wird auch nach ihrem Ausscheiden als Leiterin der Geschäftsstelle dem Verband erhalten bleiben.

Sie will, so hat sie uns mitgeteilt, je nach Möglichkeit bei der ein oder anderen Messe unterstützen und auch wieder bei der Deutschlandfahrt die Gummibärchen Kontrolle besetzen.

Wir freuen uns, dass sie uns weiter die Treue hält, und wünschen ihr für die Zukunft alles erdenklich Gute, vor allem aber Gesundheit.

Uwe Marcus ist neuer Geschäftsstellenleiter

Michael Lenzen

Uwe Marcus ist neuer Leiter der BVDM-Geschäftsstelle

Der BVDM-Vorstand freut sich, mit Uwe Marcus einen Nachfolger für die Leitung der Geschäftsstelle gefunden zu haben.

Uwe ist seit 2006 Mitglied des BVDM und beinahe ebenso lange fährt er zum Elefantentreffen, bei dem er Mitglied des Organisationsteams ist. Aktuell fährt der Remscheider ein BMW 1100 RT-Gespann mit EML Ct 2000-Beiwagen.

In seiner Freizeit spielt nicht nur das Motorradfahren eine Rolle, sondern auch zwei Enkelkinder, Wandern und Laufen. Im Fuhrpark stehen noch ein alter Opel und ein paar alte Vespas. In ruhigeren Zeiten liest er gerne ein Buch und genießt ein Glas Wein.

Wir sind überzeugt, mit Uwe die richtige Wahl für die Nachfolge von Dagmar Schreiner getroffen und die Geschäftsstelle hervorragend besetzt zu haben. Der Vorstand freut sich auf eine gute Zusammenarbeit und ist sicher, dass der BVDM auch dank der guten Arbeit der Geschäftsstelle weiter an Mitgliedern gewinnen wird.

Spendenaufruf Flutopfer Ahrweiler

Michael Lenzen

BVDM hat 8000 Euro für die Flutopfer an der Ahr gespendet und sammelt weiter

Auch wenn die Flutkatastrophe schon mehr als zwei Monate vorbei ist, benötigen die Menschen an Ahr und Erft weiter Unterstützung.

Daher ruft der BVDM alle Motorradfahrer auf, noch für die Opfer der Flutkatastrophe an Ahr und Erft zu spenden.

Die Eifel ist ein Dorado für Motorradfahrer, hier wurde der BVDM 1958 direkt am Nürburgring gegründet. Die Eifel und die ganze Region haben den Motorradfahrern viel zu bieten, wir haben hier viele erlebnisreiche Motorradkilometer genießen dürfen.



Nun wollen wir den von der Katastrophe betroffenen Menschen unsere Solidarität beweisen, indem wir Spenden sammeln. Und zwar für den Kreis Ahrweiler, der besonders betroffen ist. Zeigt den betroffenen Menschen, die so viel verloren haben, dass Motorradfahrer eben nicht rasend und lärmend durch die Gegend fahren, sondern dass wir mitfühlen und helfen.

Das Geld kommt direkt den Menschen im besonders stark betroffenen Kreis Ahrweiler zugute. Der Kreis Ahrweiler hatte im Übrigen einstimmig beschlossen, Modellregion „Nürburgring/Eifel zur Senkung von Verkehrslärm und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ zu werden nach dem Konzept und in Zusammenarbeit mit dem BVDM.

Wir bedanken uns bei denen, die schon gespendet haben. Die ersten 3000 Euro haben wir an die Gemeinde Antweiler gespendet, weitere 5000 Euro haben wir an die Verbandsgemeinde Ahrweiler überwiesen.

Herzlichen Dank für die kleinen und großen Spenden und an das Team des Elefantentreffens und des Helfertreffens in der Eifel.

Spenden können Ihr auf unserer Homepage per PayPal oder per Überweisung auf unser Konto.

Wir zählen auf Euch

IBAN: DE62250100300256566309

BIC: PBNKDEFF250 Postbank Hannover Kontoinhaber: BVDM e.V.

Verwendungszweck: Flutopfer Ahrweiler

Helfertreffen in der Eifel

Michael Lenzen

Dank für die ehrenamtlich Aktiven



Danke sagen für die vielfältige und tatkräftige ehrenamtliche Unterstützung: Das ist der Grund, warum der BVDM seit Jahren die Helfer zum Helfertreffen in die Eifel einlädt.

Doch aufgrund der Corona-Pandemie fielen nicht nur zahlreiche Veranstaltungen aus, auch das Helfertreffen konnte im vorigen Jahr nicht stattfinden. Am letzten August-Wochenende, zu dem Termin, an dem normalerweise die Deutschlandfahrt stattfindet, wurde das Helfertreffen auf dem Eifel Grundstück des LV Rhein-Ruhr nachgeholt.

Nach der verheerenden Flutkatastrophe im Juli an der Ahr hatten wir lange überlegt, ob ein Treffen auf dem Grundstück in der Nähe des Nürburgrings und damit der betroffenen Orte, überhaupt in Ordnung ist. Letztlich haben wir uns dafür entschieden, denn wir betreiben keinen Katastrophentourismus, sondern helfen zum einen mit unserer Spendensammlung (siehe Artikel auf Seite 5), zum anderen als Gäste vor Ort.

Helfer beim Treffen

Rund 50 BVDM-Mitglieder und -Helfer waren gekommen, um gemeinsam ein Wochenende zu verbringen und sich nach der langen Zeit auch wieder einmal persönlich zu treffen. Und so gab es auch jede Menge zu erzählen.

Traditionsgemäß hatte unser Ehrenvorsitzender Horst Orlowski wieder knifflige Aufgaben vorbereitet, die es zu lösen galt.

Eine Jux-Ori fand zwar nicht statt, aber Lorenz hatte eine geführte Ausfahrt vorbereitet und der ein oder anderen sammelte noch Punkte für die Tourenzielfahrt, in dem er Orte in der näheren und weiteren Umgebung besuchte.

Das Wetter war, wie öfter in der Eifel, ziemlich launisch, aber es gab auch trockene Momente.



Das Küchenteam hatte wieder für leckeres Essen gesorgt, Stefan Winke für die Vorbereitung und das Grillen.

Als Gastgeber begrüßte Stefan Michler, 2. Vorsitzender des LVRR die Gäste, Wolfgang Schmitz berichtete als Vertreter des Orga-Teams Elefantentreffen über den aktuellen Stand und Michael Lenzen, Vorsitzender des BVDM, berichtete über aktuelle Themen aus Politik und Verbandsarbeit und dankte allen ehrenamtlichen Aktiven für ihren großen Einsatz, ohne den die Arbeit des Verbandes nicht möglich sei.

Alle waren froh, dass sie sich wieder einmal persönlich treffen und sich austauschen konnten. Nun hoffen wir, dass im kommenden Jahr wieder alle Veranstaltungen stattfinden können.

Vom Elefantentreffen über die Messe Dortmund, das Bergische Anlassen, die Deutschlandfahrt, bis zur Intermot und bei vielen weiteren kleineren Veranstaltungen wird der BVDM wieder aktiv sein und dabei zahlreiche Unterstützung benötigen.

Wir freuen uns, dass wir auf so viele Ehrenamtler zählen können und hoffen auf weitere Hilfe. Und im nächsten Jahr wollen wir dann wieder mit allen Helfern auf dem Eifel-Gelände eine große Party feiern.



Zukunft Motorrad und autonomes Fahren

Olaf Biethan

Assistenzsysteme und autonomes Fahren

Der BVDM verfolgt die Entwicklung im Bereich Assistenzsysteme, verbundene (connected) Fahrzeuge bis hin zum autonomen Fahren, bewertet sie und schätzt die Folgen für Motorrad fahrende ab.

Wir beobachten und werden aktiv, wenn wir eine Bedrohung für das motorisierte Zweirad als persönliches Individualverkehrsmittel sehen. So wie es der BVDM seit über 60 Jahren macht. Wir kommentieren nicht jede Meldung in den sozialen Medien.



Im Umkehrschluss bedeutet das aber auch, dass der BVDM nicht erst „sensibilisiert“ werden muss für diese Thematik. Anfang des Jahres 2021 sorgten entsprechende Anfragen an den BVDM für regen Mailverkehr innerhalb der intern Aktiven im BVDM. Die Anfragen waren

sachlich formuliert und zeugten von Hintergrundwissen aus nicht öffentlichen Entwicklungen, z.B. in der Automobilindustrie.

Mit „intern Aktiven“ sind hier alle gewählten Vorstandsmitglieder und beauftragte Referenten gemeint, die sich regelmäßig untereinander austauschen. Auch dies ist eine heterogene Gruppe mit durchaus unterschiedlichen Erfahrungen und Meinungen.

Um was geht es überhaupt und was haben Assistenzsysteme, verbundenes oder gar autonomes Fahren überhaupt miteinander zu tun und welchen Einfluss haben sie und können sie zukünftig auf Motorradfahrer haben?. Dazu gibt es viele Quellen.

Der Einfachheit halber schauen wir auf die Definition von [„Autonomes Fahren“ bei Wikipedia](#).

Nach verschiedensten Quellen und internationalen Normen wird zwischen 5 Leveln des Automatisierungsgrades unterschieden. Genaugenommen 6, wenn man das Level 0 hinzunimmt.

Level 0:

Der Fahrer macht alles selber ohne jegliche Unterstützung. Im weitesten Sinne auch ohne Servolenkung (Auto) oder synchronisierte Getriebe.



Alles manuell - Foto von Pixabay

Level 1:

Assistierter Modus. Bestimmte Assistenzsysteme helfen bei der Fahrzeugbedienung.

Verwenden wir hier einmal die Definition des ifz (Forschungsheft 14): Ein [„Fahrer-Assistenzsystem an motorisierten Zweirädern“](#) (Abk.: FAS-M) ist ein technisches Ausrüstungsteil an motorisierten Zweirädern, welches den Fahrer bei seiner Fahraufgabe unterstützt bzw. ihm assistiert und/oder die Belastung und somit die Beanspruchung des Fahrers mindert. Es dient der aktiven Sicherheit (Unfallvermeidung)."

Per Definition gehören zu Assistenzsystemen also nicht nur die in letzter Zeit verstärkt angebotenen elektronischen Helfer mit unterschiedlichen Aufgaben und Abkürzungen. Wie zum Beispiel Antriebsschlupfregelung (ASR) oder kurventaugliche Traktionskontrolle oder ABS. Diese sollen die Sicherheit verbessern.

Auch aktive Fahrwerke oder Unterstützung beim Rauf- und Runterschalten durch z.B. „Quickshifter“ oder Doppelkupplungsgetriebe gehören dazu. Diese verbessern den Komfort. Selbst Heizgriffe gehören per Definition dazu. Die konnte man schon vor 40 Jahren im Zubehörhandel kaufen und nachrüsten.



Volle Menüauswahl - Foto von BMW Group

Assistenzsysteme sind sinnvoll nützlich und häufig schon bewährt. Nicht jede Neuentwicklung wird sich durchsetzen. Es muss aber den Motorradfahrern überlassen bleiben, welche er nutzt oder nutzen möchte und welche er sich leisten kann. Und man muss auch die Grenzen kennen. Unter einem Haftreibungswert von $\mu=0,3$ zwischen Reifen und Straße kommen viele Assistenzsysteme an ihre Grenzen. Es wird auch weiterhin Motorradfahrer geben, die außerhalb dieser Grenzen unterwegs sind. Auch dies muss weiter möglich sein!

Der BVDM wird weiterhin genau prüfen und aktiv werden, wenn einzelne Systeme gesetzlich vorgeschrieben werden sollen. Keinesfalls dürfen hier Motorradfahrer oder Untergruppen benachteiligt werden. Dies wäre z.B. geschehen, wenn ABS auch für Gespanne Vorschrift geworden wäre, wie es in den ersten Richtlinienentwürfen der Fall war.

Level 2:

Assistierter Modus. Teilautomatisierung.

Hier werden einzelne Funktionen wie automatisches Einparken oder Spurhalten von den Assistenzsystemen übernommen. In Motorrädern gibt es noch nicht viele Angebote. Für einige neue Motorräder wird eine Regelung der Fahrgeschwindigkeit mit Radarsensor (ACC) und Bremsfunktion (DCC) angeboten. Dies gehört dazu. Das System kann selbstständig verzögern und auch wieder beschleunigen. Der Fahrer hat aber jederzeit die Kontrolle.

Hier wird hoffentlich der Markt entscheiden, wie sich solche Systeme durchsetzen. Das funktioniert natürlich nur, wenn der potenzielle Käufer auch die Wahl hat. Das bedeutet, er kann wählen, ob er das System kaufen und nutzen möchte. Wenn neue Motorräder einer bestimmten Gattung nur noch mit diesem System angeboten werden, funktioniert auch der „Markt“ nicht mehr (siehe Geräuschentwicklung von Auspuffanlagen, „leiser“ wurde praktisch nicht angeboten)

Level 3:

Automatisierter Modus. Der Fahrer muss das System nicht dauernd überwachen. Das Fahrzeug führt selbstständig Funktionen durch.

Für die meisten Motorradfahrer uninteressant. Denn wie heißt es so schön „Ein Auto bewegt den Körper, ein Motorrad die Seele“. Die wenigsten Motorradfahrer werden Interesse an solchen Systemen haben, zudem sind sie bei einem Zweirad wesentlich komplexer umzusetzen, als bei einem vierrädrigen Fahrzeug.

Aber damit solche Systeme bei Autos und Lkw funktionieren, kommt eine neue Komponente ins Spiel. Die Kommunikation untereinander oder mit der Umgebung. Schlagwort war hier zunächst die Car-to-Car- oder vehicle-to-vehicle (V2V)-Kommunikation. Recht schnell hatte man begriffen, dass Autos nicht alleine unterwegs sind und die Begrifflichkeiten wechselten zu vehicle-to-X (V2X)-oder vehicle-to-Infrastructure (V2I)-Kommunikation. Dass aber auch Motorräder und nicht nur „cars“ zu den „vehiclen“ gehören, ist noch nicht bei allen angekommen!

Damit zukünftig Motorradfahrende nicht benachteiligt oder gar ausgeschlossen werden ist genau das der Punkt, den es für einen Verband wie den BVDM zu beobachten gilt. Und noch wichtiger ist es, einzuschreiten, wenn Motorradfahrende vergessen, übergangen oder benachteiligt werden.

In diesem Bereich werden aktuell die Weichen gestellt für den zukünftigen Verkehr. Auch wenn diese vielleicht erst in 5, 10 oder gar 20 Jahren greifen.

Hauptschwierigkeit ist bis heute, dass die Sensorik in Fahrzeugen oft in Situationen kommen, in denen sie Hindernisse auf der Fahrbahn zwar zuverlässig erkennen, aber im Anschluss keine oder die falschen Schlüsse ziehen. Erkennen aktuelle und zukünftige Systeme auch sicher Zweiräder (egal ob manuell betrieben oder motorisiert) und Fußgänger? Es gibt reale Unfälle die belegen, dass dies nicht der Fall ist ([siehe FEMA 2017](#))



Sensoren in Aktion – Foto BMW Group

Dies ist eine der Kernfragen in Richtung autonomes Fahren, die der BVDM beobachtet und verfolgt.

Werden die Weichen (Gesetzesentwürfe) auch so gestellt, dass sie die Anforderungen und Belange von Zweirädern berücksichtigen?

Ein Beispiel, wo das nicht geklappt hat, ist das automatische Notrufsystem E-Call. Grundvoraussetzung war, dass in allen Ländern der EU einheitlich die Notrufnummer 112 eingerichtet wird und funktioniert. Als es an die technische Umsetzung ging, wurde dann in Brüssel festgelegt, dass die Auslösung des automatischen Notrufs mit dem Auslösen des Lenker-Airbags verbunden wird. Damit waren Zweiräder, die keinen Lenker-Airbag haben, außen vor.

Bleibt zu erwähnen, dass die Lobbyvertreter deutscher Autohersteller und auch ein deutscher Automobilclub diese Lösung favorisiert haben in Brüssel.

Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass Motorradfahrer eine starke „Lobby“ in Brüssel benötigen, um solchen Ergebnissen vorzubeugen.

Diese Aufgabe fällt seit vielen Jahren der [FEMA](#) zu. Mit beachtlichem Erfolg, wenn man berücksichtigt, dass die FEMA ausschließlich durch die Mitgliedsbeiträge der angeschlossenen nationalen Verbände finanziert wird. Als kompetenter Ansprechpartner in vielen Gremien konnten in EU-Richtlinien und EU-Verordnungen schon viele, für Motorradfahrende negativen Formulierungen vermieden werden.

Eine weitere Voraussetzung zur Sicherstellung von Level 3 und V2X (Kommunikation der Fahrzeuge untereinander) ist ebenfalls noch völlig offen. Der Netzausbau in Deutschland ist so schlecht, dass es immer noch große Flächen gibt, in denen man noch nicht mal einen Notruf absetzen kann. Geschweige denn schnelles Internet, was für diese Art der Kommunikation Voraussetzung wäre.

Und was passiert, wenn man die EU verlässt, z.B. Richtung Osten oder Süd-Osten? Die Mobilfunkstandards (2G/GSM, 3G/UMTS, 4G/LTE, 5G/Network Slicing) entwickeln sich zudem rasch weiter.



Internet der Dinge – Foto: Freerange

Das erste Digitale Mobilfunknetz (2G/GSM) wurde 1992 eingeführt. Es ist durchaus üblich, dass gut gepflegte Motorräder, auch Autos, auch nach 30 Jahren noch laufen. Bekommen zukünftig Fahrzeuge nach 20 Jahren keine HU mehr, da sie nicht mehr mit modernen Fahrzeugen kommunizieren können? Egal ob sie jemals kommuniziert haben oder ihr Kommunikationssystem veraltet ist?

Level 4:

Autonomer Modus. Hochautomatisierung.

Die Führung des Fahrzeugs wird dauerhaft vom System übernommen. Werden die Fahraufgaben vom System nicht mehr bewältigt, kann der Fahrer aufgefordert werden, die Führung zu übernehmen.

Für Motorradfahrer uninteressant. Aber die Basis für solche Systeme sind die für Level 3 festgelegten Voraussetzungen. Alle hochautomatisiert bewegten Fahrzeuge müssen auch sicher Zweiräder oder Fußgänger erkennen. Es darf keine Beschränkungen oder Verbote geben, dass diesen Verkehrsteilnehmern, die nicht hochautomatisiert unterwegs sind der Zugang zu öffentlichen Wegen und Infrastruktur verwehrt wird. Egal ob Autobahnen, ländlichen Straßen oder gar innerstädtische Bereiche!

Level 5:

Autonomer Modus. Vollautomatisierung. Kein Fahrer erforderlich.

Hier gilt das vorher Geschriebene. Aktuell gibt es Insellösungen und es werden zukünftig mehr. Durchaus sinnvolle Lösungen. Aber der BVDM-Vorstand ist sicher, dass wir es nicht mehr erleben werden, dass individuelle Verkehrsteilnehmer ihre persönliche Mobilitätsbedürfnisse flächendeckend im voll automatisierten Modus befriedigen werden.

Neben technischen Grenzen sind auch die Kosten solcher Systeme aktuell nicht darstellbar. Selbst wenn ab heute nur noch Level-5-taugliche Fahrzeuge zugelassen werden würden. Der Altbestand wäre für Jahrzehnte vorhanden und kann nicht einfach verboten werden. Ebenso wie die Nutzung der Infrastruktur durch Motorradfahrer, Fahrradfahrer oder Fußgänger!

Fahrzeuge durch Technik lenken zu können, geht jetzt schon. Denken wir an das Rennmotorrad, das autonom auf einer Rennstrecke Zeiten fährt, die an einen Rossi heranreichen ([Link](#)). Wenn dieses Motorrad aber von der Box zum Renntransporter im Fahrerlager fahren sollte, wäre es hoffnungslos überfordert.

Ebenso ein [Video von BMW mit einer GS](#), die völlig autonom über ein Testareal fährt. Hier wollten die Entwickler von Level-2-Systemen demonstrieren, was diese Assistenten können. Das Gleichgewicht halten und automatisch bremsen, beschleunigen und einen vorher programmierten Kurs abfahren.

Die Sensorik sensibel genug zu machen, dass sie z.B. auch Motorräder, Fahrräder, und Fußgänger sicher erkennen könnte, wird vermutlich auch gehen. Aber richtig darauf zu reagieren, ist aktuell noch nicht gesichert. Schon mit Level 3 wäre dieses Fahrzeug überfordert.

Wo gibt es aktuell oder könnte es zukünftig Fahrzeuge in Level 5 geben?

Woran aktuell gearbeitet wird, sind sog. autonome „People Moover“, die vor allem in touristisch interessanten Orten, auf Messen oder im öffentlichen Nahverkehr eingesetzt werden sollen. Man denkt dabei an kleine Fahrzeuge, die mit niedriger Geschwindigkeit, bis zu 30 km/h fahren und Shuttle-Dienste leisten sollen.



Herausforderung für autonome Systeme – Foto von Dan Freeman über Unsplash

Auch autonome Fahrzeuge die selbstständig Pakete ausliefern soll es in China schon geben. Die fahren mit niedriger Geschwindigkeit durch große Städte zu den Empfängern, und die können ihr Paket aus dem Fahrzeug holen, wenn es bei ihnen zuhause vorgefahren ist.

Alle diese Anwendungen sind aber räumlich eng begrenzt. Hauptschwierigkeit ist bis heute, dass die Fahrzeuge oft in Situationen kommen, in denen sie Hindernisse auf der Fahrbahn zwar zuverlässig erkennen, aber im Anschluss hilflos davor stehen bleiben.

In diesem Fall muss eine Leitzentrale einspringen, die von Menschen besetzt ist.

Fazit:

Der Weg zu Level 5 ist noch sehr lang, hart und steinig und zudem mit rechtlichen Unsicherheiten behaftet (Wer haftet wann wofür?).

An echtes Autofahren auf Level 5, für jeden kauf- und bezahlbar, denkt momentan innerhalb der Industrie niemand mehr. Ziel ist, immer bessere Assistenzsysteme zu entwickeln, um die Autofahrer zu entlasten und Unfälle zu verhindern (Level 3).

Im Februar 2021 begann der FEMA General Secretary Dolf Willigers eine FEMA internes Webinar zum Thema „Motorcycles in a connected and automated environment“ mit den Worten „Schon als ich vor 6 Jahren dieses Amt übernommen habe, habe ich gesagt bekommen, dass bald Motorräder verboten werden, da sie nicht in diese automatisierte Umwelt passen“. Seitdem ist er intensiv am Thema dran. Zusammengefasst hat er seine Erkenntnisse in dem Artikel: www.femamotorcycling.eu/self-driving-cars-and-motorcycles und dem Fazit: „Es wird eine Zukunft für Motorräder in einer Welt mit automatisierten und vernetzten Fahrzeugen geben. Die Zukunft liegt bei leichten und kleinen Fahrzeugen, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Auch sie können automatisiert sein, obwohl dies bei Zweirädern nicht zu erwarten ist. Das Schlüsselwort hier ist jedoch Verbindung. Um in einer Umgebung mit automatisierten und vernetzten Fahrzeugen sicher zu fahren, müssen und werden auch Motorräder vernetzt sein“

Das Thema autonomes Fahren und die Voraussetzungen dafür beschäftigen den BVDM ebenfalls schon etliche Jahre und wir sind aufmerksam am Thema und der Entwicklung dran. Der BVDM hat sich in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts gegründet. Damals gab es Bestrebung, das Motorradfahren in Deutschland zu verbieten. Der BVDM wird alles tun, um dies auch zukünftig auszuschließen. Und sei es, dass es durch die Hintertür erfolgt, wie dem Übersehen oder Übergehen bei zukünftigen Entwicklungen. Schon in den 50er Jahren wurde das Motorrad totgesagt und es wird ganz sicher auch noch einige Jahrzehnte überleben. Die Frage ist insgesamt, wie sich die Mobilität verändert und ob eine nachfolgende Generation noch Spaß an dieser Art der Fortbewegung hat.

Was autonomes Fahren angeht, werden aktuell zum Erreichen von Level 3 viele Weichen gestellt. Ebenso zu der Frage was mit unseren Daten geschieht. Spätestens 2024 wird bei neuen Motorrädern auch die On Board Diagnose (OBD) verbindlich. Zum Beispiel um bei der HU die sicheren Funktionen der elektronischen Systeme prüfen zu können. Wer hat

noch wann und bei welcher Gelegenheit Zugriff auf die Daten, die schon heute in vielen neueren Motorrädern erfasst werden?

Darauf konzentriert sich der BVDM zum jetzigen Zeitpunkt und auch darauf, dass Mobilität auf zwei motorisierten Rädern bezahlbar bleibt und bei der Entwicklung nicht vergessen wird.

„Auf Die Harthe Tour“

Inge Aufderheide

Wann und wo?

Startpunkt am Samstag, den 11. September 2021 war der [Gasthof Happe](#), Kirchplatz 6-7, in 33142 Büren-Harth

Anreise (Auf die Nasse Tour)



Eigentlich wollten wir am Freitagnachmittag schon früher nach Büren fahren, mussten jedoch erst den Starkregen abwarten, der sich über Bielefeld ergoss.

Als es endlich aufgehört hatte, machten wir uns auf die Socken bzw. Räder, in der Hoffnung, dass es nicht unterwegs wieder anfangen würde. Kurzfristig kam unterwegs sogar mal die Sonne raus. Das hatte sich aber hinter Paderborn schon wieder erledigt. Glücklicherweise war es dann ein normaler Regen, kein Monsun wie am Nachmittag.

Als wir in Büren Harth ankamen, hatte es auch schon wieder aufgehört. Einige unserer Vereinskollegen saßen bereits vor dem Lokal bei einem Bierchen. Wir bezogen unser Zimmer und freuten uns, nette Gesellschaft für den Abend zu haben. Bald gab es auch schon leckeres Abendessen zu zivilen Preisen. Bis auf zwei Nachtschwärmer, die mit der Dorfjugend noch bis spät in die Nacht Würfelspiele spielten, sind wir anderen alle rechtzeitig auf unseren „Matratzenhorchposten“ gegangen.

Nicht ohne 3G (nein, nicht das Handynetzt)

Nach dem Frühstück am Samstagmorgen kamen auch schon bald die ersten Tagesgäste. Das „Wettbüro“ wurde von den 3 Veranstaltertöchtern alsbald eröffnet. Ihre erste Aufgabe, die sie auch sehr ernst nahmen, war, den Impfstatus der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu kontrollieren. Gerade als ich im Gespräch die Bemerkung machte, dass ja bei uns Motorradfahrern alle geimpft seien, tauchte ein Teilnehmer auf, den wir noch bei der letzten Rallye den ganzen Abend am Lagerfeuer „beknetet“ hatten, sich doch impfen zu lassen.

Aber wie sich herausstellte, hatten unsere Überzeugungsversuche noch immer nicht gefruchtet. Deshalb durfte er direkt nach Büren zum Coronatestzentrum fahren, um sich die

offizielle Absolution erteilen zu lassen, was er auch anstandslos tat. Glücklicherweise war er früh genug da, so dass er zum Start der Rallye wieder zurück war.

Zettelfalten (oder wie nannte man das damals bei Erich?)



In der Zwischenzeit arbeiteten wir unsere Strecke aus. Die Aufgabe bestand aus einer Pfeilskizze auf einer Karte im „Maßstab 1:keine Ahnung“, die wir auf drei DIN-A3 Kopien bekamen. Oh je, das sah wieder nach viel „Zettelfalten“ aus. Der Maßstab war so, dass man auch kleine Straßen darauf sehen konnte. Zusätzlich gab es eine Sonderprüfung, die zwischendurch von ZK 1 aus von den Profis gefahren werden sollte.

Insgesamt waren 15 Fahrerinnen und Fahrer am Start, wobei die Touristenklasse mal wieder höher frequentiert war als die Profiklasse (6 zu 9

Teilnehmer). Das scheint sich in letzter Zeit so einzubürgern...

Peter und ich fuhren gemeinsam die Profistrecke, die auch scheinbar noch ein paar mehr oder andere Pfeile beinhaltete als die Strecke der Touristenklasse. Das dient natürlich alles zur allgemeinen Verwirrung. Man sollte also schon wissen, ob man dem Richtigen hinterherfährt.

Aber da bin ich mir bei meinem Mann immer sicher...(oder?)

Weine nicht, wenn das Schild dir fehlt

Die Strecke führte uns zunächst durch den Ort Siddinghausen nach Weine. Auf dem Hinweg am Vortag fiel mir bei der Durchfahrt des Ortes direkt das Lied von Drafi Deutscher ein: „Weine nicht, wenn der Regen fällt“. Im Nachhinein würde ich es jetzt eher umdichten in: „Weine nicht, wenn das Schild dir fehlt, dam dam...“

Leider nahmen wir zum Ort Siddinghausen eine Abzweigung zu früh, was bewirkte, dass das Schild für den Fluß *Alme* hier leider nur als Holzschild stand, welches wir natürlich nicht aufgeschrieben haben. An der richtigen Strecke befand sich dagegen ein offizielles

Gewässerschild. Dieser und später noch ein weiterer Fehler sollten am Ende reichen, uns auf die hinteren Plätze zu verbannen.

Aber das wussten wir ja zu dem Zeitpunkt noch nicht. Also fuhren wir frohen Mutes zur ZK, wo uns Veranstalter Axel zusammen mit seiner jüngsten Tochter erwartete.

Ab jetzt hieß es: Sonderprüfung Chinesenrallye fahren oder „Möllerei auf Feldwegen“. Es gab hier keine Zeitwertung (wie angenehm), dafür einige nette Mädels als Durchgangskontrollen, die mal aus der einen, mal aus einer anderen Richtung „angefahren“ - nein, lieber „besucht“ - werden mussten, um von ihnen ein Autogramm zu ergattern. Dazwischen rum fuhren auch noch die Touristen ihre Pfeilskizze, allerdings nur zur Verwirrung der Profis.

Die Kontrollposten besetzten neben Axel und seiner jüngsten Tochter, seine beiden älteren Töchter, die beide seit nicht allzu langer Zeit ihren Führerschein und ihr eigenes Motorrad



haben. So werden die jungen Damen gleich richtig angelernt und für Nachwuchs bei den Rallyefahrern gesorgt. Und sie haben ihren Job super gemacht.

Mohnkuchen? Nee, Möhnekuchen

Nach der kurzen Chinesenrallye ging es wieder weiter mit der Pfeilskizze. Eine landschaftlich sehr reizvolle Strecke erwartete uns. Es ging am Möhnesee entlang, dann durch Feld, Wald und Flur und wieder zum Möhnesee zurück, wo uns Iris zusammen mit ihrem „Schwiegersohn in Spe“ mit einer reichhaltigen Kuchenkontrolle beglückte.

Alle fünf Kuchen waren von den fleißigen Töchtern in Eigenregie gebacken worden. Man muss sagen, die Drei sind wirklich zu gebrauchen. Die Kuchen waren übrigens alle sehr lecker.

Zurück ging es über Hirschberg, Warstein und viele kleine Sträßchen schließlich ins schöne Almetal, von wo aus es nicht mehr weit ist bis zum Ziel nach Büren Harth. Und das ist mir auch lange nicht mehr passiert, dass ich vergessen habe, den letzten Buchstaben (Ortsschild Harth) noch aufzuschreiben. Also wenn schon verkackt, dann richtig...



Finale mit Maikäferflugbenzin

Kirsten gewinnt die Touristenklasse (Frauenpower!) gemeinsam mit Stefan und Steffi, und Ingo landet dieses Mal auf dem dritten Platz. Herzlichen Glückwunsch, das habt Ihr gut gemacht! Die Profiklasse hat gleich drei Sieger. Jedoch sind wir es dieses Mal nicht. Herzlichen Glückwunsch an Dieter und Gaby, Jens und Jörg.

Aber auch wenn wir keinen Blumenpott gewonnen haben, so war es doch auch für uns eine tolle Veranstaltung mit einer reizvollen Fahrstrecke, die wir bei gutem Wetter und leckerem Kuchen sehr genossen haben. Und was soll's - bei uns zählt der olympische Gedanke: „Dabei sein ist alles“. Als „Seelentröster“ gab's bei der Siegerehrung ein Minifläschchen Maikäferflugbenzin für mich und für den Antialkoholiker Peter eine Tafel Schokolade.

Für das leibliche Wohl war natürlich auch gesorgt. Gastwirt Markus hatte, wie in jedem Jahr, sein Buffet für uns aufgebaut mit gegrillten Leckereien und seinem berühmten „Pulled Pork“.

Nachdem sich die Tagesgäste wieder auf den Heimweg gemacht hatten, folgte noch ein unterhaltsamer Abend zusammen mit den anderen Übernachtungsgästen. Und damit der Tank für die Rückfahrt am Sonntag auch voll ist, wurde noch reichlich Maikäferflugbenzin eingefüllt.



Wir danken der gesamten Möllerei für die gute Organisation. Wir kommen auch bestimmt im nächsten Jahr wieder.

Ergebnisse

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Kirsten B.		Yamaha Tracer 900	15
1	Stefan W.	Steffi W.	BMW R1200RT	15
3	Ingo B.		BMW R1200R	30
3	Andreas Z.		BMW R1250GS	30
3	Robert B.		Suzuki VStrom	30
6	Jürgen W.		Suzuki Bandit 1250	45
6	Christoph		Kawasaki	45
8	Hans L.		BMW R850R	75
9	Marcel R.		Suzuki DR	210

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Jörg L.		BMW R1200GS	15
1	Dieter S.	Gaby S.	Yamaha XJR1300 Gespann	15
1	Jens W.		BMW R1100GS	15
4	Peter A.		BMW R1250GS	30
5	Inge A.		BMW F750GS	45
6	Ricardo G.		Moto Guzzi Breda	50

Rückblick: Aktion des BVDM zur Bundestagswahl 2021

Rainald Mohr

„Wahlprüfsteine für Motorradfahrer



"Gegenwind" ist Teil unserer Leidenschaft, dem Motorradfahrern. Aber wenn dieser Gegenwind nicht nur aus Fahrtwind besteht, sondern wenn er auch (verkehrs-) politischer Natur ist, dann werden die Zeiten für uns Motorradfahrer härter. Tatsache ist, der Gegenwind nimmt zu.

Hintergrund: Bundesratsbeschluss und Antrag im Bundestag zu Lasten der Motorradfahrer

Deutliches Zeichen hierfür ist – neben einer Vielzahl kommunaler Initiativen, Strecken für Motorräder zu sperren - der Bundesratsbeschluss 125/20 vom Mai 2020 (1). Dieser fordert unter anderem die Option, auf bestimmten Strecken für Motorräder ein Sonntagsfahrverbot zu ermöglichen (Antrag der Landesregierung Nordrhein-Westfalen).

Bundesrat

Drucksache 125/20 (Beschluss)

15.05.20

Beschluss Dieses Bild ist ein Auszug aus dem Original
des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm

Der Bundesrat hat in seiner 989. Sitzung am 15. Mai 2020 beschlossen, die aus der Anlage ersichtliche Entschließung zu fassen.

7. Der Bundesrat sieht dringenden Handlungsbedarf, für besondere Konfliktfälle Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die hierzu einschlägigen Regelungen anzupassen. Motorräder mit alternativen Antriebstechniken wie beispielsweise Elektroantrieb sollten von möglichen Verkehrsverboten ausgenommen werden.

Deutscher Bundestag

19. Wahlperiode

Drucksache 19/23731

28.10.2020

Dieses Bild ist ein Auszug aus dem Original

Antrag

der Abgeordneten Daniela Wagner, Oliver Krischer, Tabea Rößner, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Lisa Badum, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Motorradfahren ohne unnötigen Lärm

Der Bundestag wolle beschließen:

9. die Verantwortlichen in die Lage zu versetzen, für schwers betroffene Orte für zunächst eine Saison das sogenannte Tiroler Modell mit Streckensperrungen für Motorräder mit einem Standgeräusch von zunächst mehr als 95 Dezibel anzuerkennen, die Lärminderung während der Testphase laufend zu evaluieren und falls die Lärminderung nicht zufriedenstellend ausfällt, die Verantwortlichen in die Lage zu versetzen, lärmbedingte Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Sonn- und Feiertagsfahrverbote zu verhängen, solange bis wirksame Maßnahmen zum Ausschluss besonders lauter Maschinen spürbar Abhilfe schaffen.

Berlin, den 27. Oktober 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Oder gar der Antrag der Partei „Bündnis 90-Die Grünen“ mit dem Ziel, einen Bundestagsbeschluss herbeizuführen, der u.a. die Forderung enthält, das sogenannte „Tiroler Model“ (Fahrverbot von zulassungskonformen Motorrädern, die im Standgeräusch einen willkürlich bestimmten Dezibel-Wert übersteigen) auch in Deutschland gesetzlich zu ermöglichen (2).

Vor diesem Hintergrund war es geboten, die politischen Parteien, die sich bei uns Bürgern um ein Mandat für den Bundestag bewerben, nach ihrer Haltung zu spezifischen verkehrspolitischen Fragen des Motorradfahrens zu fragen.

Die Idee der Wahlprüfsteine war geboren.

Wahlprüfsteine gibt es seit den 50er Jahren

Nun ist diese Idee keine neue Erfindung: Vermutlich wurde diese Maßnahme erstmals in den 50er Jahren vom „Deutschen Gewerkschaft Bund“ angewandt (3).

Im Jahr 2021 haben hunderte von Interessengruppen und Verbänden, von den Gewerkschaften bis hin zum deutschen Imkerbund, ihre Fragen an die Politik gerichtet. In der Regel werden sehr konkrete, spezifische Anliegen thematisiert, die sich in den Wahlprogrammen nicht wiederfinden.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Die Fragen an die Politik:

1. Ausreichende und bessere Ressourcen für Sanktionen und Prävention:

Der BVDM lehnt Raserei und Manipulationen an Schalldämpfern strikt ab! Wir wissen, dass Lärm und Verkehrsgefährdung Probleme sind, die schnellstmöglich gelöst werden sollten. Deshalb fordert der BVDM Präventionsmaßnahmen, sowie die konsequente Sanktionierung von Motorrad-/Autofahrern, die sich nicht an die geltenden Regeln halten. Die Behörden benötigen dazu ausreichende juristische Rahmenbedingungen und finanzielle Ressourcen.

Werden Sie sich, nachdrücklich für ausreichende juristische Rahmenbedingungen und Ressourcen bei den Behörden für Prävention und Sanktionen einsetzen?

JA () NEIN ()

2. Motorrad-Streckensperrungen: Im Bundesgebiet gibt es eine Vielzahl von Streckensperrungen nur für Motorräder.

Werden Sie sich, im Rahmen der politischen Arbeit nachdrücklich gegen Streckensperrungen ausschließlich für Motorradfahrer aussprechen?

JA () NEIN ()

3. Tempolimits nur für Motorräder: Im Bundesgebiet gibt es auf einigen Straßen Tempolimits ausschließlich für Motorräder.

Werden Sie sich, im Rahmen der politischen Arbeit gegen Tempolimits ausschließlich für Motorräder aussprechen?

JA () NEIN ()

4. Motorrad-Fahrverbot bei Standgeräusch über 95 dB: Seit dem 10. Juni 2020 gilt in Tirol auf einigen Strecken ein Fahrverbot nur für Motorräder mit einem Standgeräusch über 95 dB. Sehr viele Motorräder, die korrekt die gültigen Zulassungsbestimmungen erfüllen, werden so vom Straßenverkehr ausgeschlossen. Eine ähnliche Maßnahme befürchten wir auch in der Bundesrepublik Deutschland.

Werden Sie sich nachdrücklich gegen Fahrverbote nur für zulassungskonforme Motorräder mit einem Standgeräusch von mehr als (kleiner oder gleich) 95 dB aussprechen?

JA () NEIN ()

5. Förderung der E-Mobilität auch bei Motorrädern: Elektroautos werden von der Bundesregierung finanziell gefördert. Elektromotorräder/-roller hingegen nicht. Dabei nehmen sie im Vergleich zu Pkw erheblich weniger Raum im Straßenverkehr ein und sind nicht nur im Berufsverkehr eine echte Alternative. Hinzu kommen die reduzierte Umweltbelastung und kaum vorhandene Lärmemissionen.

Werden Sie sich, im Rahmen der politischen Arbeit für eine finanzielle Förderung von Elektromotorrädern/-rollern einsetzen?

JA () NEIN ()

Der BVDM hatte zu diesem Zweck eine kleine Arbeitsgruppe gebildet, um sowohl die Spitzenpolitiker auf Bundesebene, aber auch ausdrücklich die Spitzenkandidaten der Landeslisten und die Wahlkreiskandidaten in ausgewählten (von Motorrad-Strecken-Sperrungen betroffenen) Wahlkreisen zu befragen.

Insgesamt wurden so hunderte Briefe mit fünf konkreten, identischen Fragen per E-Mail verschickt. Zusammen mit den notwendigen Erinnerungsschreiben nach zwei bis vier Wochen und der Auswertung der Antworten, eine sehr umfangreiche und zeitraubende Arbeit.

Das Anschreiben und die Fragen an einen Politiker sind zugleich auch ein Gesprächsangebot und eine Aufforderung, sich mit ganz konkreten, den Lebensalltag bestimmenden Fragen von uns Bürgern und Motorradfahrern auseinanderzusetzen.

Die meisten Politiker antworten, einige verweigern sich

Viele Politiker haben dieses Angebot angenommen, indem sie zügig antworteten und die Antwort mit einem weiteren konkreten Gesprächsangebot verbunden haben. Beispielhaft für viele seien hier der aktuelle Fraktionsvorsitzende der SPD, Herr Mützenich (Nordrhein-Westfalen) oder der Bundesgeschäftsführer der FDP, Herr Wissing, genannt.

Leider mussten wir allerdings auch beobachten, dass es Bewerber um ein politisches Amt gibt, die es trotz mehrfacher Erinnerung nicht für nötig gehalten haben, zu antworten. Auf Bundesebene waren dies Frau Wissler (Die Linke) und Frau Dr. Weidel (AfD).

Gelegentlich wurde unbequemen Fragen, z.B. zum „Tiroler Modell“, gezielt ausgewichen mit der Behauptung (Zitat) „Es besteht nach Auffassung von CDU und CSU kein akuter Handlungsbedarf.“ (4). Diese Aussage mutet merkwürdig an vor dem Hintergrund, dass die Grünen bereits im Oktober 2020 einen Antrag in den Bundestag einbrachten, der die Option des „Tiroler Modells“ auch für die Bundesrepublik fordert (2).

Der BVDM hat sehr viele Motorradfahrer erreicht

Der BVDM hat mit dieser Aktion sehr viele Motorradfahrer erreicht. Nicht zuletzt deshalb, weil die Zeitschrift Motorrad sowohl in der Print-Ausgabe, als auch in ihrer Online-Version (5) unsere Ergebnisse und Daten aufgegriffen und umfangreich berichtet hat.

INTRO Quelle: MOTORRAD, 17.09.2021, Heft 20, S.8



Biker-Wahl-O-Mat

BVDM-Umfrage. Am 26. September wählt Deutschland einen neuen Bundestag. Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) hat sich daher die mühevollste Arbeit gemacht, die Positionen der Parteien zum Thema Motorrad und speziell zum heiß diskutierten „Motorradlärm“ abzufragen. Angeschrieben wurden die Spitzenkandidaten der im Bundestag vertretenen Parteien und der Freien Wähler (FW), die in einigen Landtagen sitzen. Einig sind sich alle Parteien darin, härter gegen Raser und zu laute Motorräder vorzugehen und dafür mehr Mittel zur Verfügung zu stellen. In Sachen Streckensperrungen nur für Motorräder scheiden sich die Geister: Dagegen sind Grüne, FDP und Freie Wähler, während CDU/CSU, SPD und die Linke sie in bestimmten Fällen einsetzen wollen. Unterschiedliche Positionen auch beim sogenannten Tiroler Modell, das Motorradern mit einem Standgeräusch über 95 dB(A) auf bestimmten Strecken die Fahrt verbietet. Gegen das Modell sind SPD, FDP und Freie Wähler, doch Linke und Grüne wollen die technisch absurde Regelung an „schwer betroffenen Orten“ (Grüne) auch in Deutschland ermöglichen. Die CDU/CSU bleibt vage: „Es besteht nach Auffassung von CDU und CSU kein akuter Handlungsbedarf.“

Antwort der Bundes-Parteien und der Spitzenkandidaten zur Bundestagswahl 2021
Die vollständigen Fragen sowie die Antworten der Parteien im Original finden sich unter www.bvdm.de, dazu eine Analyse und Bewertung

	CDU/CSU	SPD	GRÜNE	FDP	AFD	LINKE	FW(3)
1. Für mehr Ressourcen gegen Raserei und Lärmemission	ja	ja	ja	ja	keine Antw.	ja	ja
2. Gegen Streckensperrung nur für Motorräder	nein (1)	nein (2)	ja	ja	keine Antw.	nein	ja
3. Gegen Tempolimits nur für Motorräder	ja	k. A.	ja	ja	keine Antw.	nein	ja
4. Gegen das „Tiroler Modell“ (Fahrverbot für Motorräder mit Standgeräusch über 95 dB(A))	k. A.	ja	nein	ja	keine Antw.	nein	ja
5. Für Förderung von Elektromotorradern/-rollern (analog E-Pink)	nein	ja	ja	nein	keine Antw.	nein	ja

Anmerkungen: k. A. = keine klare Antwort auf die Frage; (1) Streckensperrungen für Motorräder zur Unfallvermeidung; (2) als „Bikemia Ratio“, wenn andere Mittel ohne Wirkung; (3) FW = Freie Wähler

Quelle: MOTORRAD, Bundestag

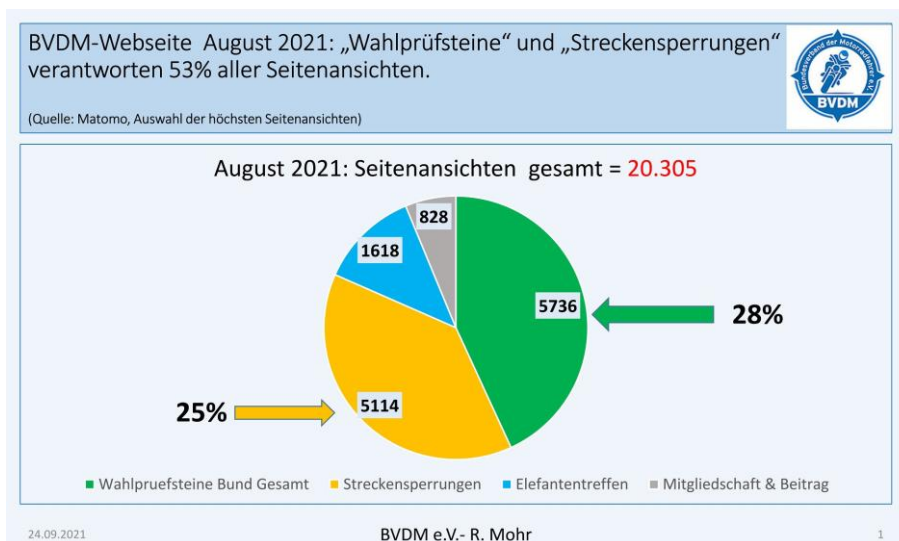
Wir selbst haben unsere Webseite in Facebook, in insgesamt 42 Foren, mit einer Gesamtreichweite von gut 162.000 Motorradfahrern publiziert und verlinkt.

Öffentlichkeitsarbeit per facebook

facebook-Gruppen Motorrad	Mitglieder	Mitglieder	
RideFree Germany e.V.	48.717	Motorrad Tourenfahrer - ...	15.745
BIKER ON FACEBOOK	13.121	BMW Motorrad Freunde Deutschland	7.858
MOTO e. V.	8.335	Motorrad Freunde Berlin Brandenburg	7.498
Motorrad Freunde in Hessen	5.965	Mitglieder von biker.de @ Facebook	5.925
Motorradfahrer/innen Hessen	5.132	Touren für Biker & Sozias	4.433
Motorrad Freunde Eifel	4.091	Motorrad Fahrer Baden Württemberg	3.536
Bikerfreunde Rheinland & Eifel	2.590	BMW Oldtimer Motorräder	2.174
Biker-Community-NRW	2.348	Motorrad Freunde Frankfurt	1.561
Motorrad Freunde Thüringen	1.719	Biker NRW	1.542
YAMAHA SR 500 Germany	1.618	Bikerfreunde Rheinland & Eifel	1.445
Motorrad Hessen	1.609	Motorradfreunde Rhein-Erft	902
Motorradfahrer gegen Streckensperrungen	1.502	Biker aus Rheinland-Pfalz	879
Motorrad-Treffen Frankfurt	1.377	Motorrad SÜDPFALZ	533
BVDM e.V.	1.343	Kurvenreich Touren	447
Biker for Freedom	1.200	BLITZER Berlin und Brandenburg	245
Motorrad fahren Odenwald	1.126	Motorrad Club International	218
Schwarzwald Motorrad Biker	1.061		
Motorrad fahren Rhein Neckar	983		
Motorradausfahrt Eifel	838		
Motorradfreunde Unterfranken	825		
Biker in Hessen	805		
Rhein-Main Biker -	779		
Motorradfahrer Bergisch Land	338		
Drehmoment statt Dezibel	174		
Motorrad Südhessen	148		
Motorradfreunde Hochtaunus	107		
Summe	162.792		

24.09.2021 BVDM e.V.-Rainald Mohr 4

Profitiert hat auch die BVDM-Webseite: Die Zahl der Seitenansichten unserer Webseite ist im August im Vergleich zu den Vorjahren weiter angestiegen, die Wahlprüfsteine haben für rund 25 Prozent aller Seitenansichten gesorgt.



Vermutlich wird uns leider das Thema Streckensperrungen und Fahrverbote nur für Motorräder auch in den kommenden Jahren begleiten. Aufgrund unserer Fragen an die Politik haben wir nun konkrete Aussagen wichtiger Spitzenpolitiker auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene.

Auf diese Aussagen können und werden wir seitens des BVDM zurückgreifen, um in Gesprächen Einschränkungen für Motorradfahrer so gut wie möglich zu verhindern.



Quellennachweis:

- (1) Bundesrat Drucksache 125/20 (Beschluss), 15.05.2020, Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm, 989. Sitzung. **Hinweis:** Der Ursprüngliche Antrag des Ministerpräsidenten von NRW sah diesen Passus "Sonn-& Feiertagsfahrverbot" nicht vor. Verschärft wurde der Antrag durch den Verkehrsausschuss des Bundesrates. Dem verschärften Antrag hat dann der Bundesrat, auch das Land NRW, zugestimmt. Quelle: <https://www.bundesrat.de/SharedDocs/TO/989/to-node.html>
- (2) Deutscher Bundestag, Drucksache 19/23731, Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, „Motorradfahren ohne unnötigen Lärm“, Absatz 9.
- (3) Helga Hochwind in "Spiegel.de" vom 02.09.2009, <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/wahlpruefsteine-lobby-verbaende-bitten-parteien-zu-m-themen-check-a-643679.html> (abgerufen am 24.09.2021, 12.00 Uhr)
- (4) Rückantwort der CDU im Auftrag von Herrn Laschet. Nachzulesen: <https://bvdm.de/politik-und-leistungen/wahlpruefsteine/Dokumente/AntwortenderParteienimOriginalmitInhaltsverzeichnis.pdf?m=1629566919&zenkandidaten-zu-uns/> (abgerufen am 24.09.2021, 12.00 Uhr)
- (5) MOTORRAD Online: <https://www.motorradonline.de/ratgeber/die-parteien-und-die-motorradfahrer-so-stehen-die-spitzenkandidaten-zu-uns/> (abgerufen am 24.09.2021, 12.00 Uhr)
- (6) Siehe "Erläuterungen zur Tagesordnung der 989. Sitzung des Bundesrates am Freitag, dem 15. Mai 2020, 9.30 Uhr"

FIM - DMSB - BVDM-Tourensport

Olaf Biethan

FIM – Federation Internationale de Motocyclisme



Die 1904 gegründete FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) ist der Dachverband des Motorradsports und der weltweite Fürsprecher des Motorradsports.

Die FIM ist ein unabhängiger Verband, der aus über 100 nationalen Verbänden in der ganzen Welt besteht. Sie ist vom Internationalen Olympischen Komitee (IOC) als einzige zuständige Behörde für den Motorradsport anerkannt.

Unter den 50 FIM-Weltmeisterschaften sind die wichtigsten Veranstaltungen MotoGP, Superbike, Endurance, Motocross, Supercross, Trial, Enduro, CrossCountry-Rallyes und Speedway. Darüber hinaus ist die FIM auch in den folgenden Bereichen aktiv und engagiert: öffentliche Angelegenheiten, Verkehrssicherheit, Touring und Umweltschutz. Die FIM war der erste internationale Sportverband, der 1994 einen Umweltkodex aufstellte.

Die größte und wichtigste Veranstaltung im Bereich Tourensport ist die FIM-Rally. Sie ist das größte touristische Treffen in Europa (durchschnittliche Teilnahme 1500 Fahrer aus über 30 Ländern) und wurde erstmals 1936 in Berlin durchgeführt. Bisher haben 74 FIM-Rallys stattgefunden.

Die Eckpfeiler zum Ablauf sind: Ankunft mit Zielkontrolle, Parc Fermé, gemeinsamer Tagesausflug, Parade der



(Foto: M Weiß - Titelfoto von [DMC](#))

Nationen mit großem Motorradkorso als Freundschaftsgruß an die Bevölkerung und abschließende Siegerehrung.

DMSB – Deutscher Motorsport Bund e.V.

Der [DMSB](#) wurde 1997 gegründet, um ab 1998 die Nachfolge der Oberste Motorradsport Kommission ([OMK](#)) und der [ONS](#) (für den Automobilsport) für Deutschland zu übernehmen.

Träger des Verbandes sind ADAC, AvD und DMV. Als Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport vertritt der DMSB den deutschen Motorsport in den internationalen Verbänden Fédération Internationale de l'Automobile ([FIA](#)), Fédération Internationale de Motocyclisme ([FIM](#)) und FIM Europe. Er vertritt die Belange des Motorsports im Deutschen Olympischen Sportbund e. V. (DOSB) und gegenüber staatlichen und gesellschaftlichen Institutionen.

BVDM – Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Der BVDM e.V. wurde 1958 gegründet. Zu einer Zeit, als das Motorrad in der Öffentlichkeit in Deutschland praktisch nicht mehr existent war. In der Gesetzgebung wurden die Belange des Motorrades nicht mehr berücksichtigt und in der Öffentlichkeit galt man als Spinner oder armer Schlucker.

Die Gründer des BVDM hatten es sich zum Ziel gesetzt, eine Vereinigung ins Leben zu rufen, die das Motorrad am Leben erhielt und die für die Rechte des Motorradfahrers kämpfen sollte. Diese Ziele wurden in der Satzung des BVDM e.V. festgeschrieben und sind noch heute unverändert gültig.

Der BVDM arbeitet weiter dafür, dass die Rechte der Motorradfahrer berücksichtigt und beachtet werden in Regeln und Gesetzgebung. Nicht nur in Deutschland, sondern übergeordnet auch in Europa als (Gründungs-)Mitglied der Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA).

Die Verkehrssicherheit, insbesondere die der motorisierten Zweiräder, ist ein weiterer Schwerpunkt in der Arbeit des BVDM. Das betrifft nicht nur Sicherheitstrainings für Motorradfahrer. Der BVDM ist Mitglied im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und in mehreren DVR-Vorstandsausschüssen aktiv vertreten.

Dritte Säule der Aktivitäten ist seit der Gründung der Tourensport. Hierunter fallen alle Veranstaltungen die auf der BVDM-Webseite unter „Aktivitäten und Fahrspaß“ zu finden sind. Sie sichern dem BVDM auch die Gemeinnützigkeit nach Abgabenverordnung.



Die drei Säulen des BVDM

FIM-Veranstaltungen und FIM World Touring Challenge Tourensport in Deutschland

Aktuell sind die internationalen Treffen der FIM in Deutschland kaum bekannt. Auf den Veranstaltungen und Treffen wie FIM-Rally, FIM-Moto-Camp, FIM-Rendez-Vous Meritum oder FIM Moto Tour de Nations sind deutsche Teilnehmer kaum noch anzutreffen. Das hat historisch viele Gründe. Die FIM würde das gerne wieder ändern.

Vor gut einem Jahr ist daher die [FIM Touring and Leisure Commission](#) (CTL) an den BVDM herantreten und hat sich erkundigt, ob der BVDM hier unterstützend aktiv werden kann. Mittlerweile sind die Gespräche so weit fortgeschritten, dass eine offizielle Bekanntgabe kurz bevorsteht.

Die Vorteile sind für alle Partner offensichtlich. Zu den Aufgaben der FIM gehört neben dem Motorradsport auch das Ziel internationalen Reisen mit dem Motorrad zu fördern. Sie organisiert internationale Veranstaltungen und Treffen, um diese Aktivitäten zu unterstützen.

Die satzungsgemäßen Ziele des DMSB, als deutscher Vertreter in der FIM, sind vor allem die Förderung des Motorsport. Internationale Motorradtreffen gehören nicht zu den satzungsgemäßen Zielen des DMSB. Der BVDM organisiert seit Jahrzehnten ein großes internationales und weltweit bekanntes Motorradtreffen: [Das Elefantentreffen](#). Der BVDM ist als gemeinnützig anerkannt, zudem vertritt er im Rahmen der [FEMA](#) europäische Motorradfahrer auf europäischer Ebene.

In der Vergangenheit gab es zudem eine intensive Kooperation mit der OMK, dem Vorgänger des DMSB. Diese Kontakte wurden nie abgebrochen. Sie sind eher eingeschlafen in den letzten ein bis zwei Jahrzehnten. Es spricht aber für beide Seiten nichts dagegen, diese Kooperation wieder zu intensivieren. Der DMSB-Vertreter in der Touring and Leisure Commission der FIM ist Mitglied im BVDM geworden.

Der BVDM ist bereit, den Tourensport der FIM und die dazu gehörenden internationalen Treffen zu unterstützen und zu fördern. Wir sind selbst gespannt, wie es nun weiter geht.



DMSB-Vertreter in der CTL-Commission. bei einer FIM-Veranstaltung.

Streckensperrungen, oder was hilft?

Michael Wilczynski

Streckensperrungen, oder was hilft?

Werlaburgdorf, Achern, Herscheid, Bad Essen, Engter, Sprendlingen. Was haben diese Orte gemeinsam?



Unsere Erfolge

Richtig, dort waren Straßen für Motorradfahrer gesperrt und mussten durch richterliche Anordnungen wieder frei gegeben werden. Einige unserer Mitglieder haben mit unserer Unterstützung geklagt und gewonnen.

Einzig in Achern, am sogenannten „Motodrom“ sind wir aktuell mit einer zweiten Klage auf dem Weg. Die erste verkehrsbehördliche Anordnung wurde vom Gericht kassiert, da man Seitens der Behörden unverhältnismäßig hart durchgegriffen habe. Man müsse mildere Mittel in Erwägung ziehen. Die Stadt und der Kreis haben sich zusammengesetzt und gemeinsam beschlossen, dass die Sperrung nur in den Sommermonaten gilt. In dem zweiten Verfahren, dass wir angestrengt haben, erklärte das Gericht diese Maßnahme für ausreichend.

Natürlich bleiben wir am Ball und bringen die Klagen zum Ende um letztendlich doch zu gewinnen.

Der Weg zum Gericht

Aktuell klagen wir mit Hilfe unserer Mitglieder an einigen Stellen. Dazu gehören unter anderem die Priorei nahe der B54 in Nordrhein-Westfalen, aber auch gegen die Sperrung der Neuffener Steige in Baden-Württemberg. Beides Straßen, die schon Jahrzehnte für Motorradfahrer gesperrt sind.

Bei der Priorei werden zumindest auf Hagener Stadtgebiet demnächst die Schilder abgebaut. Aber auf dem Gebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises werden wir die Hauptversammlung abwarten müssen.

Nun wird wohl kurzfristig eine weitere Klage in den nächsten Tagen eingereicht. In dem Fall haben wohl Kommunalpolitiker beschlossen, dass eine Sperrung anzuordnen ist. Mehr können wir dazu aktuell nicht sagen, um das Verfahren nicht zu gefährden.

Hintergründe

Wieso sind eigentlich so viele Straßen in Deutschland für Motorradfahrer gesperrt?

Zum einen liegt es daran, dass zu wenig Motorradfahrende organisiert sind.

Zum anderen sind nicht die Behörden schuld, wenn eine Straße aufgrund von Unfällen für uns gesperrt wird. Wir, zumindest einige von uns, sind selber daran schuld.

Die zuständigen Behörden müssen bei verstärktem Unfallaufkommen, eine Unfallkommission einrichten und Maßnahmen zur Verringerung der Unfallzahlen ergreifen.

Beispiel: Eine gute schöne Landstraße, Tempo 100 erlaubt. Es kommt an einer Stelle/Kurve immer wieder zu Motorradunfällen. Die UK (Unfallkommission) tritt zusammen und beschließt im Bereich des Unfallpunktes eine Tempobegrenzung auf 70 Km/h!

Die meisten halten sich daran, einige nicht. Wieder verunfallen mehrere Biker und die Unfallkommission lässt sich jetzt in dem Bereich 50 Km/h einfallen. Im nächsten Schritt versucht man es mit Rüttelstreifen und /oder anderen baulichen Maßnahmen.

Das geht so lange, bis die Mitglieder der UK keinen weiteren Einfall mehr haben und resignieren. Die Kapitulation vor einigen Wenigen, die zu schnell oder riskant unterwegs sind. Die Straße wird für alle Motorradfahrer gesperrt.

Aktuell gibt es in Deutschland (zumindest offiziell) nur Streckensperrungen aufgrund von Unfallzahlen. Noch nicht wegen Verkehrslärm. Aber einige Behörden planen schon, wie man es angehen könnte.

Fahrt bitte mit Umsicht und Rücksicht

Fahrt ganz normal, riskiert nicht Euer Leben oder Eure Gesundheit! Fahrt so, als ob Ihr selber in dem Ort an der Straße wohnt. Fahrt die Strecke nicht mehrmals hin und her. Lasst den DB-Eater, wo er hingehört. Habt Spaß beim Fahren!

Besonders wichtig:

Unterstützt uns in unserem Kampf gegen die Sperrungen. Werdet [Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer](#). (Einfach auf den blauen Text klicken, Antrag ausfüllen und absenden)

Seinen BVDM e.V. unterstützen, wie geht das, was kann ich machen?

Michael Wilczynski

Seinen BVDM e.V. unterstützen, wie geht das, was kann ich machen?

Der besseren Lesbarkeit geschuldet, wird auf das Gendern verzichtet.

Immer wieder werden wir von Mitgliedern mit der Frage angesprochen: Was kann ich aktiv tun, um Euch besser zu unterstützen?



2022 starten wir wieder durch – Veranstaltungen & Treffen werden kommen

Da ja nun bald eine neue Motorradsaison beginnt und sich das Leben wieder einigermaßen normalisiert hat, werden wir im kommenden Jahr wohl wieder deutlich mehr Veranstaltungen und Aktionen durchführen können. Das Elefantentreffen wird sehr wahrscheinlich stattfinden, aktuell laufen letzte Gespräche über die Corona-Schutzmaßnahmen. Die verschiedenen Messen, wie etwa die Motorräder in Dortmund sind geplant. Es wird wieder ein „Bergisches Anlassen“ geben. Die Motorradmesse Internot in Köln wird stattfinden, mit dem großen Probefahrparcours, den der BVDM ausrichten wird, wenn IVM und die Messe zustimmen. Es werden wieder Aktionen wie „Kaffee statt Knöllchen“ oder ähnliches stattfinden. Die Stammtische werden wieder tagen. Wenn ihr den BVDM e.V. in Eurer Region vertreten möchtet, sind uns Initiatoren von Stammtischen oder regionale Ansprechpartner willkommen. Es ist viel, was wieder geht.

Wir freuen uns über Deine Unterstützung

So kannst Du uns ganz einfach unterstützen:

- Sende uns gerne Berichte mit Bildern, die wir dann auf unserer Seite und in unserer Zeitschrift „Ballhupe“ veröffentlichen.
- Als Helfer auf Messen, Demos, dem Elefantentreffen und Aktionstagen.
- Sagt uns was Euer Beruf ist, was ihr besonders gut könnt, was ihr gerne machen wollt. Wir haben dann die passende Aufgabe – versprochen! (Unsere Geschäftsstelle weiß, aus der Datenbank, wie ihr heißt, euer Alter, Adresse und Kontaktdaten. Aber was ihr könnt und gerne macht, was ihr gelernt habt etc. wissen wir nicht).
- Auch die Mitarbeit bei Fahrertrainings, Sicherheitstrainings ist eventuell möglich.

Wenn Ihr unsere Arbeit unterstützen wollt, schreibt es uns. Schreibt in welchem Einzugsgebiet Ihr helfen könnt, ob Ihr Euch vorstellen könnt, einen Stammtisch ins Leben zu rufen, welche Art der aktiven Mithilfe Ihr leisten möchtet. Seid ihr vielleicht beruflich Journalisten, IT-Mitarbeiter, Manager oder Anwälte, Schlosser, Sanitäter, Arzt, Koch oder was auch immer, teilt es uns mit, damit wir noch besser werden können und wissen, wo Ihr Euch am sinnvollsten einbringen könnt.

Es gibt viel zu tun, lassen wir nichts liegen.

Ein Beispiel:

Name - Name, 11111 Musterstadt, Musterstraße. Großraum Berlin, Helfer bei Messe, Demo, Errichtung eines Stammtisches.

Telefondaten und Mailadresse.

Dies bitte per E-Mail an: mitmachen@bvdm.de

oder an: streckensperrung@bvdm.de

Für Motorradfahrer, die noch Mitglied werden wollen, hier gibt es den Antrag:

[Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer.](#) (Einfach auf den blauen Text klicken, Antrag ausfüllen und absenden)

Auch der Kreis Düren will Modellregion werden

Michael Lenzen

Auch der Kreis Düren will Modellregion nach dem Konzept des BVDM werden

Nach dem Kreis Ahrweiler hat jetzt auch der Kreis Düren beschlossen, „Modellregion Eifel zur Senkung von Motorenlärm und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ zu werden. Nicole Zentgraf, BVDM-Ansprechpartnerin für die Nord-Eifel hatte in einem Bürgerantrag an den Kreis um



den Kreis um Beschlussfassung zur Modellregion gebeten. Die Verwaltung hatte folgenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung in den Kreisausschuss eingebracht: „Der Kreisausschuss begrüßt die Initiative des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. (BVDM) zur Schaffung einer Modellregion Eifel zur Senkung von Motorenlärm und zur Erhöhung von Verkehrssicherheit' auf der Grundlage des vom BVDM erstellten Grobkonzeptes „Es geht auch leiser“ (Motorenlärm Forderungen und Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms). Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem BVDM und gegebenenfalls unter Beteiligung des Kreises Ahrweiler zu klären, wie und in welcher Form eine Unterstützung der Initiative durch den Kreis Düren erfolgen könnte.“

Nicole Zentgraf und BVDM-Beisitzerin Karin Karrasch waren bei der Sitzung des Kreisausschusses vor Ort und überrascht, dass der Punkt ohne Aussprache beschlossen wurde, was Landrat Wolfgang Spelthahn im Gespräch mit den beiden BVDM-Mitgliedern noch bestätigte.

Der BVDM freut sich, dass auch der Kreis Düren jetzt Modellregion werden will und gemeinsam mit dem Kreis Ahrweiler und dem BVDM das Projekt umsetzen will. Wir sehen hier auch beide Landesregierungen in der Pflicht, die Umsetzung finanziell zu ermöglichen.

Modellregion ist auch Thema im Kreis Bergstraße

Auf Antrag der Freien Wähler hat sich auch der Kreis Bergstraße (Hessen) mit dem Konzept der Modellregion des BVDM beschäftigt. Leider räumte der Ausschuss dem BVDM kein Rederecht ein, so dass wir unser Konzept den Politikern nicht persönlich vorstellen konnten und daher auch nicht zur Sitzung des zuständigen Ausschusses angereist sind. Nach wie vor ist der BVDM aber gerne bereit, Politik, Verwaltung und Bürgern Rede und Antwort zu stehen.

Walter Ohlenschläger, Fraktionsvorsitzender der Freien Wähler hatte eine Präsentation vorbereitet und die Argumente, die für die Einrichtung einer Modellregion sprechen, vorgetragen. Der politische Diskussionsprozess ist in Gang gesetzt, die Fraktionen werden sich ihre Meinung bilden.

Der Antrag wurde, mit Zustimmung der Freien Wähler vertagt auf Frühjahr/Frühsummer 2022. Der BVDM hofft, dass insbesondere der Landrat, der sich bislang eher ablehnend geäußert hat, bis dahin von den Vorteilen des Konzeptes überzeugt ist und eine Mehrheit des Kreistages für die Modellregion stimmt.

Für die Politiker und die Verwaltung hier noch einmal in Kurzform die wichtigsten Argumente für eine Modellregion:

Die Vorteile einer Modellregion sind klar: Sie ermöglicht es, schnell und unbürokratisch zu testen, welche Mittel an welchen Stellen geeignet sind, den Lärm zu senken und die Sicherheit zu erhöhen. Für die Kommunen ist die Aufgabe nicht zu leisten, auch die Polizei selber schafft das nicht. Wichtig ist die Förderung durch das Land oder auch mit Bundesmitteln, so dass Personal eingestellt werden kann, um die notwendigen Maßnahmen zu koordinieren. Die wissenschaftliche Begleitung ist ebenso ein zentraler Bestandteil, damit die Wirksamkeit der Maßnahmen wissenschaftlich dokumentiert wird. Die betroffenen Anwohner sind involviert, werden regelmäßig befragt und haben einen konkreten Ansprechpartner. Der BVDM ist als Expertengremium in Sachen Motorrad mit im Boot und übernimmt gegebenenfalls die gesamte Steuerung des Projektes, wenn es gewünscht ist, steht aber in jedem Falle mit seinem Know-how zur Verfügung.

Als Politiker ist es leicht zu sagen, es muss etwas geschehen und dann auf den Gesetzgeber zu verweisen. Wir wissen, wie lange es dauert, bis sich dort etwas ändert. Es ist auf den Weg gebracht, bis aber die Fahrzeuge auf der Straße alle leiser sind, wird es Jahre dauern. Mit der Modellregion haben Kreise und Kommunen ein Werkzeug an der Hand, jetzt zum Wohle der betroffenen Bürger aktiv zu werden. Sich zu verweigern, und gleichzeitig lärmindernde Maßnahmen zu fordern, ist nicht glaubwürdig. Wenn der Kreistag einen Beschluss fasst, muss sich der Landrat für die Umsetzung einsetzen und Gespräche mit Innenministerium, Verkehrsministerium und Staatskanzlei führen, um die benötigten Mittel zu erhalten. Das ist ein überschaubarer Aufwand. Wer wirklich weniger Verkehrslärm will, muss entsprechend auch bei seinen Landtagsabgeordneten dafür werben, dass das Land die erforderlichen Mittel bereitstellt.

Auf Wunsch stellen wir Kommunen und Kreisen in Gesprächen die Hintergründe unseres Konzeptes „Es geht auch leiser“ zur Reduzierung von Verkehrslärm und Erhöhung der Verkehrssicherheit vor.

Wer Interesse daran hat, nimmt bitte Kontakt mit dem 1. Vorsitzenden Michael Lenzen auf, gerne auch per E-Mail unter info@bvdm.de oder per Telefon 0175 4121298

Allgemeines

Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung per E-Mail an die Adresse geschaeftsstelle@bvdm.de in gedruckter Version. 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.

Impressum

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

Chefredaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 0175/412 12 98
E-Mail: redaktion@bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:
Die Autoren sind in den jeweiligen Artikeln dieser Ausgabe genannt.

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

Vorsitzender:
Michael Lenzen
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 0175/412 12 98
E-Mail: info@bvdm.de

<https://bvdm.de>

Alle Rechte vorbehalten.



Keine Lust auf

GeldBußen?)))

Du möchtest den Ausflug auf Deinem Motorrad genießen, Anwohner die Ruhe in ihrem Garten. Du hast es selbst im Handgelenk und kannst mithelfen, Streckensperrungen und Fahrverbote zu verhindern.

Bitte verzichte auf unnötig hohe Drehzahlen sowie Umbauten an Deiner Abgasanlage. Gute Fahrt!



Drehzahl runter, danke. Bitte.

www.bvdm.de