

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

2/2023



**Verkehrsversuch
in der Eifel**



**Verkehrspolitik
im Fokus**

**Mehr Sicherheit
im Saarland**



Inhalt:

Mehr als nur einen Versuch wert	1
BVDM-Jahreshauptversammlung 2023	2
Mehr Sicherheit für Motorradfahrer im Saarland.....	6
FEMA-Spring Meeting 2023 in Kristiansand	8
Internationales Transport Forum (ITF).....	11
Die Lobby-Arbeit der FEMA 2022 – Ein Rückblick auf bedeutsame Zukunfts-Themen	16
Veranstaltungen und Termine.....	18
FIM-Rally 2023 in Zaragoza.....	25
10. Internationales Motorradsymposium der Trierer Polizei	27
Verkehrsversuch mit Fahrbahnmarkierungen für Motorradfahrer	29
Siggi Bredl gestorben.....	32
Reisebericht Schottland	33
Fahrbahnmarkierungen in Schottland.....	36
Anlassen 2023 Nürburgring mit Gottesdienst	38
Endurotraining im Bergischen Land.....	40
War die Klage gegen die Priorei ein Fehler?	42
Einsatz in Bad Essen	43
Demonstration gegen Streckensperrungen für Motorradfahrer	45
Allgemeines	47
Impressum	47

Mehr als nur einen Versuch wert

Michael Lenzen

Liebe BVDM-Mitglieder,

lange hat es gedauert bis der Verkehrsversuch auf der Panoramastraße in Hürtgenwald gestartet wurde. Das Bundesverkehrsministerium musste erst das Okay für diesen bislang bundesweit einmaligen Versuch geben. Und das dauerte eine ganze Weile. Die Strecke zwischen Vossenack und Hürtgenwald war in der Kritik, weil dort illegale Rennen veranstaltet wurden und die Anwohner sich über den Lärm beschwert hatten. Es gab dort auch ein erhöhtes Unfallaufkommen mit Motorradbeteiligung.

Nun hat der Kreis Düren gemeinsam mit der RWTH Aachen und dem Verkehrsministerium NRW dort einen Versuch mit speziellen Fahrbahnmarkierungen gestartet. Die ellipsenförmigen Markierungen sind in zwei Linkskurven so angebracht, dass Motorradfahrer auf einer möglichst sicheren Linie durch die Kurven geführt werden.



Auch in Schottland gibt es Fahrbahnmarkierungen speziell für Motorradfahrer, die für eine sichere Linienwahl sorgen sollen. Michael Wilczynski hat sie auf seiner Schottland-Tour gesehen und nachgehakt. In Österreich und Luxemburg sind spezielle Markierungen ebenfalls schon vor Jahren erprobt worden. Nun also auch in Deutschland. Natürlich begrüße ich ausdrücklich jede Maßnahme, die Unfälle verhindert, aber diejenigen, die ganz bewusst einige Straßen als Rennstrecken missbrauchen oder vorsätzlich Lärm verursachen, werden sich von den Markierungen kaum in ihrem Treiben stören lassen.

Dass es sich lohnt, immer wieder mit unseren Konzepten und Vorschlägen auf Ministerien und andere Behörden zuzugehen, zeigt auch unser Bericht über das Verkehrssicherheitsprogramm des Saarlandes. Zum Start des Programms hat Petra Berg, die saarländische Ministerin für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz an einer Kurve an der L 156 flexible Kurvenleittafeln freigegeben. Die flexiblen Leittafeln waren eine Forderung des BVDM, der am Verkehrssicherheitsprogramm mitgewirkt hat.

Ich wünsche Euch noch einen schönen Frühherbst mit vielen erlebnisreichen Motorradkilometern



Michael Lenzen

1. Vorsitzender BVDM

BVDM-Jahreshauptversammlung 2023

Michael Lenzen

Einsatz für mehr Verkehrssicherheit und gegen Streckensperrungen betont

Auf der Jahreshauptversammlung des BVDM in Nürnberg feiert der Verband seinen 65. Geburtstag - Zwei Vorstandsposten neu besetzt



Es war eine ganz besondere Jahreshauptversammlung, zu der sich die Mitglieder des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM e.V.) in der Gaststätte Zur Nürnberg versammelten. Denn der Verband feierte seinen 65. Geburtstag und das genau an dem Ort im Schatten der Burg an der weltberühmten Rennstrecke, an dem vor 65 die Unterschriften zur Gründung des Verbandes geleistet wurden, wie BVDM-

Vorsitzender Michael Lenzen in seiner Begrüßung berichtete. Die Region habe für den Verband eine besondere Bedeutung und auch das Clubgelände des Landesverbandes Rhein-Ruhr liege nur wenige Kilometer entfernt.

Bürgermeisterin der Gemeinde Nürnberg als Ehrengast

Lenzen freute sich, auch Nürnbergs Bürgermeisterin Anita Schomisch bei der Versammlung begrüßen zu können. Sie richtete ein Grußwort an die Motorradfahrer. Es sei auch für den kleinen Ort etwas Besonderes, dass die bundesweite Interessenvertretung der Motorradfahrer in Nürnberg gegründet worden sei, so Schomisch, die dem Vorsitzenden auch ein Gastgeschenk überreichte.

Sie sei als Kind mit den Eltern bei den Elefantentreffen des BVDM auf dem Nürnburgring gewesen und habe begeistert vor den Maschinen gestanden und gesagt, „das will ich auch“. Und so habe sie später dann den Motorradführerschein gemacht und fahre auch selbst, berichtete die Bürgermeisterin. Eine weitere Zusammenarbeit zur Umsetzung der Modellregion Nürnburgring/Eifel nach dem BVDM-Konzept „Es geht auch leiser“, das der Kreis Ahrweiler einstimmig beschlossen hatte, wurde vereinbart.



Bürgermeisterin Anita Schomisch trug ein unterhaltsames Grußwort vor und outete sich als Motorradfahrerin. Foto: Lenzen

Die Berichte der Referenten

Der formale Teil der Hauptversammlung, die vom LV Rhein-Ruhr ausgerichtet und überwiegend von Dagmar Schreiner organisiert wurde, begann mit der Feststellung, dass ordnungsgemäß eingeladen wurde und die Versammlung beschlussfähig ist. Da der Referent für den Bereich „Zukunft Motorrad“, Uwe Flammer, nicht teilnehmen konnte, verlas Michael Lenzen [dessen Bericht](#). Versicherungsreferent Siegfried Bredl berichtete kurz über seine Arbeit und übergab dem BVDM eine Spende der Versicherung „interrisk“, die er verdoppelt hatte. Schatzmeister Wolfgang Schmitz konnte 200 Euro entgegennehmen.

Archivar Bernd Laude teilte mit, dass es aus dem Archiv nichts Neues gebe. Er fragte an, ob es Interessenten für seine Nachfolge gebe, aber spontan gab es keine Bewerbungen.

Über seine Arbeit als [Referent für das Sicherheitstraining](#) berichtete Udo Schmidt. Geschäftsstellenleiter Uwe Marcus informierte über seine Arbeit und Wolfgang erzählte den Teilnehmern von der Deutschlandfahrt 2022 und dem Elefantentreffen in diesem Jahr.

Seine Arbeit als regionaler Ansprechpartner im Raum Taunus/Hessen präsentierte Rainald Mohr in [seinem Power-Point-Vortrag](#) und Bernd Fries, Ansprechpartner des BVDM im Bereich Eifel-Süd/Mosel stellte sich vor.

Markus Diewald, der sich als Referent um die Webseite und die digitalen Kanäle des Verbandes kümmert, [erläuterte die Zugriffszahlen](#) für die einzelnen Sparten. Die Grafiken machten deutlich, dass es mit Ausnahme des Elefantentreffens im Vergleich zum 2021 einen Rückgang bei den Aufrufen von Homepage, Block, Facebook und Instagram gegeben hat.

Der Vorstand stellt seine Arbeit vor

In aller Kürze fasste Vorsitzender Michael Lenzen in [seinem Bericht](#) seine Aktivitäten zusammen, über die er auf der Homepage und in der Ballhupe immer wieder berichtet hatte. Er machte deutlich, dass der Verband aktuell gut aufgestellt sei, aber auch die Weichen für die Zukunft jetzt gestellt werden müssten, denn die Altersstruktur im Vorstand sei entsprechend hoch und auch die Arbeitsbelastung für die einzelnen Vorstandsmitglieder extrem hoch.

Er warb um Unterstützung und bedankte sich bei seinen Vorstandskollegen, den Referenten und allen Ehrenamtlern im Verband, die auch 2022 zu einer positiven Entwicklung des Verbandes mit weiterem Mitgliedswachstum und einer größeren Vernetzung und Wahrnehmung bei Gremien, Institutionen und Politik gesorgt habe.

Ausführlich stelle der 2. Vorsitzenden Olaf Biethan seine vielfältigen Aktivitäten für den Verband vor, und die Anwesenden fragten sich, wie solch ein Pensum ehrenamtlich überhaupt zu bewältigen ist. Der Bericht zeigte exemplarisch, dass alle Vorstände, das Ehrenamt auch hauptberuflich ausüben könnten, wenn man den Zeitaufwand berechnet.

Auch Biethans Fazit für den BVDM und seine Arbeit fiel positiv aus. Es sei gelungen den Verband auch in neuen Bereichen wie der FIM als zuverlässigen und kompetenten Partner zu etablieren.

Der 2. Vorsitzende Michael Wilczynski kandidierte nicht mehr

Der 2. Vorsitzende Michael Wilczynski berichtete über seine [Arbeit als Referent Streckensperrungen und die politische Arbeit](#). 85 Prozent der Prozesse gegen Streckensperrungen habe der Verband mittlerweile gewonnen und er sei überzeugt, dass auch die aktuell noch laufenden Prozesse zu Gunsten des BVDM ausfielen.

Wilczynski kündigte an, aus beruflichen Gründen nicht mehr für das Amt als 2. Vorsitzender kandidieren zu wollen, aber weiter als Referent für Streckensperrungen zu arbeiten.

Beisitzerin Karin Karrasch informierte über ihre zahlreichen Aktivitäten bei den Veranstaltungen des BVDM und in Gremien wie dem DVR. Beisitzer Udo Schmitz ließ seine vielfältigen Aktivitäten des vergangenen Jahres [Revue passieren](#) und Sportwart Peter Aufderheide berichtete über die Orientierungsfahrten und die Tourenzielfahrt und warb für eine stärkere Beteiligung.

Die Kassenprüfer plädierten für eine Entlastung des Vorstandes

Zum Abschluss der Berichte des Vorstandes stellte Schatzmeister Wolfgang Schmitz [die Zahlen von 2022 vor](#) und berichtete über ein positives Ergebnis. Für die Kassenprüfer teilte Heinz Wieland mit, dass die Kasse einwandfrei geführt wurde, der Vorstand umsichtig und sparsam gewirtschaftet habe. Er empfahl der Versammlung die Entlastung des Vorstandes.

Die Versammlung wählte Stefan Michler, den Vorsitzenden des LVRR zum Versammlungsleiter.

Der ließ darüber abstimmen, ob bei den personenbezogenen Abstimmungen geheime oder offene Wahl gewünscht werde. Alle stimmberechtigten Mitglieder votierten einstimmig für offene Wahlen. Die Entlastung des Vorstandes fand im Block statt, der Vorstand wurde einstimmig bei sieben Enthaltungen entlastet.

Neuwahlen zügig absolviert

Bei der Neuwahl des Vorstandes wurden der Vorsitzende Michael Lenzen, der 2. Vorsitzende Olaf Biethan, Sportwart Peter Aufderheide, Schatzmeister Wolfgang Schmitz und Beisitzerin Karin Karrasch, einstimmig wiedergewählt. Für die Ämter hatte es keine weiteren Bewerber gegeben.

Als Nachfolger für den ausscheidenden Michael Wilczynski wählte das Plenum den bisherigen Beisitzer Udo Schmidt bei zwei Gegenstimmen und zwei Enthaltungen zum neuen 2. Vorsitzenden. Als neuer Beisitzer wurde Rainald Mohr einstimmig gewählt.

Dank an den Versammlungsleiter

Vorsitzender Lenzen dankte Stefan Michler für die gute Wahlleitung und übernahm wieder die Versammlungsleitung. Den vorliegenden Antrag von Stefan Michler, künftig auf dem BVDM-Mitgliedsausweis für die LV Rhein-Ruhr-Mitglieder auch das Logo des LV Rhein-Ruhr zu drucken, wurde nach einer längeren Diskussion bei zwei Gegenstimmen und 19 Enthaltungen beschlossen.

Einen weiteren Antrag, der nicht fristgerecht eingegangen war, brachte Lenzen der Versammlung zur Kenntnis.

Sieger der Tourenzielfahrt geehrt



Die drei Erstplatzierten der Tourenzielfahrt: Udo Schmidt, Uwe Brügger und Dietrich Hueck mit Claudia Frankeser. Foto: Lenzen

Die Siegerehrung der Tourenzielfahrt nahm Claudia Frankeser vor, die auch das Thema des Wettbewerbs „unterirdisch“ vorgeschlagen hatte. Sieger war Uwe Brügger, auf Platz 2 landete Udo Schmitz und den dritten Platz belegte Dietrich Hueck.

Auszeichnung der langjährigen Mitglieder

Der Tagesordnungspunkt Ehrung der Mitglieder, sei ihm besonders wichtig, sagte Lenzen, der sich freute, dass er Inge Aufderheide persönlich für 25-jährige Verbandszugehörigkeit auszeichnen durfte.



Inge Aufderheide erhält die Auszeichnung für 25-jährige Mitgliedschaft. Foto: Wilczynski

Auf stolze 60 Jahre Mitgliedschaft im BVDM blickt Friedrich-Wilhelm Sprenger zurück, der auch vor Ort die Auszeichnung entgegennehmen konnte.



Michael Lenzen gratuliert Friedrich-Wilhelm Sprenger zu 60 Jahren Mitgliedschaft im BVDM.

Die beiden noch lebenden Gründungsmitglieder des Verbandes, Arnold Keuser und Walter Fahrenholz konnten aus gesundheitlichen Gründen nicht an der Versammlung teilnehmen.

Keuser, mittlerweile 91 Jahre alt, ließ der Versammlung die besten Grüße ausrichten. Lenzen hatte im Vorfeld mit dem Jubilar telefoniert, der sich derzeit von einer größeren Operation erholt, aber fleißig trainiert, damit auch in diesem Jahr noch ein paar Fahrten mit dem Motorrad absolvieren kann.

Die beiden Gründungsmitglieder, die Ehrenmitglieder im BVDM sind, erhalten als Dank und Anerkennung eine Urkunde und ein Präsent. Von den Mitgliedern gab es viel Applaus und die besten Grüße für die beiden Gründungsmitglieder.

Unter Punkt Verschiedenes warb der Vorsitzende um Unterstützung bei der erforderlichen Überarbeitung der Satzung. Zudem wird ein Ehrenamtler gesucht, der sich um die Betreuung der zahlreichen Vereine im BVDM kümmert. Das hatte der im vorigen Jahr verstorbene Gerd Michael Kirschke bislang übernommen, wie Wolfgang Schmitz anmerkte.

Michael Lenzen bat die Versammlung daraufhin um eine Gedenkminute für alle im vorigen Jahr verstorbenen Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen und Vereinsmitglieder.

Die nächste Jahreshauptversammlung findet am Samstag, 27. April 2024, statt und soll wieder mit einem Event verknüpft werden. Als Ausrichter will Rainald Mohr fungieren, ein Ort steht noch nicht fest.

Michael Lenzen dankten allen Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Versammlung für die rege Beteiligung und wünschte allen eine gute Heimfahrt und denjenigen, die noch bis zum nächsten Tag blieben, gute Gespräche und einen schönen Abend.

Mehr Sicherheit für Motorradfahrer im Saarland

Michael Lenzen

Mehr Sicherheit in Kurven

Saarland setzt eine Forderung des BVDM um



Auf Initiative des Bundesverbandes der Motorradfahrer wurde am Freitag, 21. April, auf der bei Motorradfahrern beliebten Landstraße 156 so genannte flexible Kurvenleittafeln installiert.

Die Kurve zwischen Oppen und Nunkirchen, rund 40 Kilometer von Saarbrücken entfernt, ist der Auftakt für eine ganze Reihe von Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen im Saarland zu erhöhen.

Petra Berg, Ministerin für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz war zu einem Ortstermin gekommen, um die flexiblen Schilder in Augenschein zu nehmen und sie offiziell freizugeben.

Sie wies auf die Unfallzahlen hin, und dass im vorigen Jahr jeder dritte Verkehrstote im Saarland ein Motorradfahrer gewesen sei. Motorradfahrer seien besonders gefährdet, sie müssten besonders geschützt werden, so die Ministerin. Sie forderte zu mehr Rücksichtnahme im Verkehr auf und machte deutlich, dass die Landesregierung mit ihrem Verkehrssicherheitsprogramm „Miteinander sicher mobil“, an dem auch der BVDM mitgewirkt hat, an einem Rückgang der Unfallzahlen arbeiten werde.

Thomas Worm, Geschäftsführer der Landesunfallkommission des Saarlandes, erläuterte die Funktionsweise der flexiblen Schilder, die aus Kunststoff und nicht mehr aus Metall sind. Bei einem Aufprall knicken sie um, so dass die Verletzungsgefahr für die Verkehrsteilnehmer erheblich geringer ist. Mit den örtlichen Unfallkommissionen wurden die gefährlichen



Gruppenbild mit Ministerin Petra Berg bei der Übergabe der Wärmwesten. Foto: Kiwitter

Strecken untersucht. Worm dankte der Ministerin, die auch die Mittel für die Umsetzung des Sicherheitsprogrammes zur Verfügung stelle.

Die Installation der flexiblen Kurvenleittafeln an beliebten Motorradstrecken war eine wiederholte Forderung des BVDM, die insbesondere im Rahmen der externen Anhörung zum Verkehrssicherheitsprogramm ausdrücklich vorgetragen, und deren Aufnahme als prioritäre Maßnahme begrüßt wurde, so Worm.

Die Ministerin bedankte sich ausdrücklich beim BVDM für sein Engagement in Sachen Verkehrssicherheit. BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen freute sich, dass gerade mit den flexiblen Leittafeln der Startschuss für die Umsetzung des saarländischen Verkehrssicherheitskonzeptes gemacht werde. Er dankte der Ministerin für ihren Einsatz für die Motorradfahrer und machte deutlich, dass der Verband sich weiter mit Ideen und Engagement für die Motorradfahrer auch im Saarland einsetzen werde.

Markus Kiwitter, der für den BVDM im Saarland aktiv ist, unterstützte den Vorsitzenden bei dem Termin und nutzte die Gelegenheit, weitere Kontakte zu knüpfen, denn zu dem Termin waren die leitenden Polizeibeamten und Vertreter des Landesbetriebes für Straßenbau gekommen. Auch der ADAC ist ein Partner des Verkehrssicherheitsprogramms.



Die flexiblen Kurvenleittafeln an der L 156. Foto: Lenzen



Ministerin Petra Berg und BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen. Foto: Kiwitter

Als symbolischen Zeichen für mehr Sichtbarkeit und mit den besten Wünschen für eine schöne und unfallfreie Saison überreichte die Ministerin eine Warnweste an Lenzen und einen Vertreter des ADAC.

Der BVDM-Vorsitzende warb bei den Anwesenden auch für die BVDM-Kampagne zur Senkung des Verkehrslärms und der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Er verteilte Flyer und Anhänger für die Motorradlenker, die zu einer rücksichtsvollen Fahrweise auffordern.

FEMA-Spring Meeting 2023 in Kristiansand

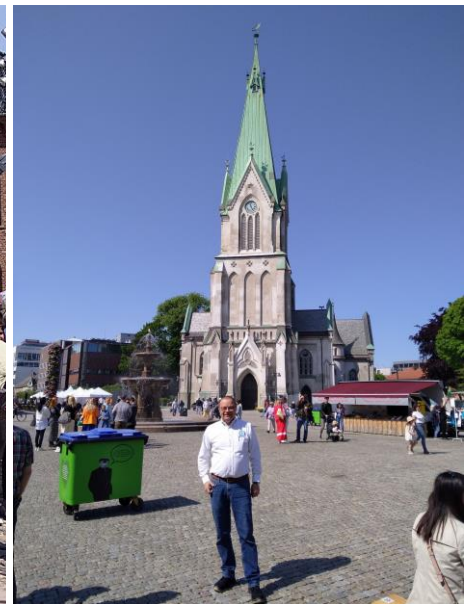
Olaf Biethan

FEMA-„Spring“-Meeting in Norwegen

Dreimal im Jahr treffen sich die in der FEMA organisierten europäischen Motorradfahrer-Verbände. Traditionell lädt einer der Verbände zum mittleren Treffen in sein Land ein, zum sogenannten „Spring Meeting“.

2023 hatte der norwegische Motorradfahrer-Verband NMCU am 3. Juni nach Norwegen in die historische Hafenstadt Kristiansand geladen. Einer der seltenen Tagungsorte, die man auch mit dem Schiff bzw. Fähre erreichen konnte.

Tagungsort war ein Raum im Rathaus der Stadt, was zeigt, dass der norwegische Verband auch gute Kontakte in die Politik hat. Wie es der Zufall wollte, fand am gleichen Tag auf dem Platz vor dem Rathaus ein Festival der Kulturen statt. Mit Bühnenprogramm und Essenständen aus mindestens 40 Ländern. Es war international in Kristiansand an diesem Samstag, und das Wetter spielte vorbildlich mit.



Ein Thema, das die FEMA aktuell intensiv beschäftigt, ist die Frage, wie es weitergeht im Jahr 2024.

Der langjährige FEMA-Generalsekretär Dolf Willigers geht eigentlich im September in Rente. Für den Vorstand der FEMA berichtet Jesper vom Auswahlprozess für die Nachfolge. Eine Entscheidung ist noch nicht gefallen.

Ebenso muss die Zukunft finanziell gesichert sein. Die aktuellen Einnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen der Verbände decken 2023 nicht ganz die Ausgaben. Aktuell lässt sich das aus den Rücklagen der FEMA ausgleichen. Grundsätzlich muss der Haushalt aber wieder ausgeglichen sein.



Sitzungsimpressionen. Alle Fotos von WIM Taal (FEMA) und Olaf Biethan (BVDM).

Der norwegische Verband NMCU

Im Folgenden stellte der Vorsitzende des NMCU, Endre Kristiansen, den norwegischen Verband vor. Er wurde 1972 gegründet und hat aktuell 6.500 Mitglieder und 350 Mitgliedclubs. Davon träumen andere Verbände in der FEMA.

Die NMCU arbeitet in Norwegen eng mit der Straßenverwaltung und dem Verkehrsministerium zusammen und hat mit diesen ein Handbuch für sichere Straßen und die nationale Strategie für Motorräder und Mopeds erarbeitet. Endre stellte auch fest, dass Norwegen sicher eins der schönsten Länder ist, um Motorrad zu fahren.

Beim letzten Frühjahrstreffen in Dänemark wurde eine informelle Expertengruppe gebildet, die sich dem Thema Zukunft der Lobbyarbeit von und für Motorradfahrenden befasst. Die Diskussionen wurden im Oktober 2022 in Köln und im Januar 2023 in den Niederlanden fortgesetzt.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen: Für die FEMA gibt es keinen Grund, für eine grundlegende Veränderung, sie sollte weitermachen, aber externe Faktoren sind wichtig, die im Auge behalten werden müssen. Neue Entwicklungen müssen antizipiert werden, und die FEMA muss dabei eine führende Rolle spielen. Die FEMA muss mit der FIM zusammenarbeiten, vor allem in Ländern, in denen es keine FEMA-Mitglieder gibt. Die Ergebnisse präsentierte Rolf Frieling.

Nach weiteren Tagesordnungspunkten wie den Berichten der Aktiven, Finanzen oder die nächsten Treffen, ging es in die Mittagspause. Mittlerweile war der Platz vor dem Rathaus vollgefüllt. Von der Bühne gab es ein Live-Programm und internationale Klänge.



Fixpunkt bei jedem FEMA-Meeting. Gruppenfoto in der Mittagspause.

ITF und "other business"

Frisch gestärkt berichtete nach der Mittagspause Chris Hodder von der FIM über die erfolgreiche Lobbyarbeit auf dem Internationalen Transport Forum (ITF) in Leipzig. Ziel war es, Motorräder wieder ins Bewusstsein der Politik zu bringen. Motorisierte Zweiräder werden in der Politik häufig ignoriert und deren Verkehrssicherheit missachtet.

Der Schwerpunkt der Aktivitäten beim ITF lag auf der Förderung der städtischen Mobilität und welchen wichtigen Beitrag Elektromotorräder dazu leisten können. Die Industrie war

interessanterweise nicht sehr glücklich über diese Initiative, akzeptierte aber letztendlich die Denkweise.

Angeregt vom schwedischen Verband SMC und mit voller Unterstützung der FEMA hat eine globale Arbeitsgruppe aus 15 Experten verfügbare Informationen über eine für Motorradfahrer sichere Infrastruktur gesammelt und einen Bericht zum Thema „Sichere Straßen für Motorradfahrer“ verfasst.



Generalsekretär Dolf Willigers berichtet

Während die MV Mot nur in Deutschland Gültigkeit hat, ist dies ein globaler Leitfaden, der von allen berücksichtigt werden sollte, die an der Entstehung von Straßen Infrastruktur beteiligt sind. Dolf Willigers präsentierte das Ergebnis und berichtete über die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Experten aus unterschiedlichen Institutionen. Der Bericht (in Englisch) kann auf der FEMA Webseite heruntergeladen werden.

<https://www.femamotorcycling.eu/safer-roads-for-motorcycles/>.

Norwegen ist auch ein gutes Beispiel, wie verschiedene Interessengruppen aus dem Bereich Motorrad erfolgreich zusammenarbeiten können.

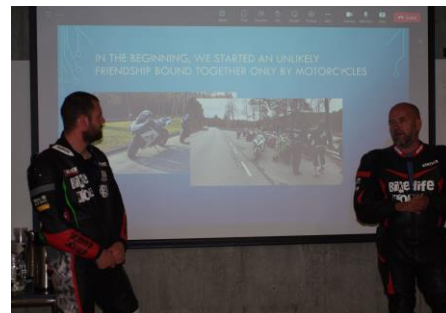
Spaß, Politik und Motorsport kooperieren

Thomas Winther und Rene Holmen präsentierten „Bikelife“.

Bikelife hat vor wenigen Jahren als reiner, von einigen Freunden erstellter, Podcast in Norwegen begonnen. Durch Aktivitäten wie das Testen von Motorrädern, das Abschließen von Verträgen mit Hotels für ihre Mitglieder, Track days und sogar das Brauen von Bier explodierten die Aktivitäten und Mitgliederzahlen.

Bikelife und NMCU arbeiten jetzt eng zusammen, NMCU macht die politische Arbeit, Bikelife den Spaß und das Arrangieren von Vorteilspaketen für Motorradfahrer. Die Mitgliederzahl von NMCU wächst dank dieser Zusammenarbeit.

Es folgte ein Bericht über die Zukunft von Motorrädern in Norwegen die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden. Es berichtete Bjorn Richard Johansen vom NMCF. Das ist das norwegische Mitglied im europäischen Motorrad Herstellerverband ACEM. Vergleichbar mit dem IVM in Deutschland.



Vorstellung „Bikelife“ Motorrad macht auch Spaß

Abschließend berichtete Dag Erlend Skaug vom NMF über die Energiewende im Motorradsport. Der NMF ist der norwegische Motorradsport-Verband in der FIM und kooperiert seit vielen Jahren erfolgreich mit dem Motorradfahrer-Verband NMCU. Ob wir in Deutschland da auch noch hinkommen mit dem DMSB? Die FIM ist jedenfalls schon seit 1984 in Umweltfragen aktiv.

Fazit: Nachhaltigkeit und Motorsport sind kein Widerspruch.



Auch das ist Norwegen. Lachstreppe und Kanonenboot

Es war ein effektives und kurzweiliges FEMA-Meeting in Kristiansand. Das letzte Mal war ich vor 38 Jahren in Norwegen. Es war meine erste große Reise mit dem Motorrad. Ein wenig erschreckend war schon die komplette Überwachung des Verkehrs mit Kameras. Es gibt keine Mautstellen oder Kassen auf Parkplätzen mehr. Alles wird mit Videokameras überwacht, das Kennzeichen gescannt und die Gebühren automatisch vom Konto oder der Kreditkarte abgebucht.

Ebenso ist es fast unmöglich, noch Bargeld los zu werden. Selbst ein entlegener Imbiss- oder Eisstand im Ausflugsgebiet akzeptiert nur Kartenzahlung. Was den Anteil an Elektrofahrzeugen angeht, ist Norwegen mittlerweile global führend. Allerdings ist Strom hier auch relativ günstig, ganz im Gegensatz zu Essen oder Bier. Aber das war schon vor 38 Jahren so.



Springen oder nicht, Holmenkollen bei Oslo

Internationales Transport Forum (ITF)

Olaf Biethan

EU-Kommission - FIM

Wenn Experten und verantwortliche Politiker über Transport- und Verkehrsprobleme diskutieren, blenden sie fast immer eine Lösung aus: Das motorisierte Zweirad. Noch schlimmer, die Infrastruktur im Straßenverkehr wird ausschließlich nach den Erfordernissen von Autos ausgerichtet. Das ist ein globales Problem. Oder kann man schon schreiben Diskriminierung?





Die FIM macht mobil für mehr „urban mobility“ auf zwei Rädern.

Die Mitteilung COM(2021) 811 der EU-Kommission „Der neue Rahmen für urbane Mobilität“ in Europa vom 14. Dezember 2021 machte da keine Ausnahme. Motorisierte Zweiräder kommen in den Gedanken der EU nicht vor!

Dies stieß auch beim Weltmotorradverband FIM auf deutliches Missfallen. Die meisten kennen die FIM nur vom Motorsport und als Ausrichter aller Weltmeisterschaften im Motorradsport. Zur FIM gehört aber auch die Mobility Kommission (CPM), die von Ihren Aufgaben her die Rechte von Motorradfahrern als Bürger und Verbraucher verteidigt und das global.

Und die CPM überlegte, wie man das motorisierte Zweirad wieder ins Bewusstsein bringen könnte. Als geeignetes Forum wählte man das Internationale Transport Forum (ITF) in Leipzig und war auch bereit zu investieren.



ITF im Kongresszentrum Leipzig – Wassertiefe keine 20 cm

Internationales Transport Forum (ITF)

Was ist das ITF? Ich zitiere hier mal aus der Selbstbeschreibung:

Das Weltverkehrsforum ist eine zwischenstaatliche Organisation mit 66 Mitgliedsländern. Es fungiert als Denkfabrik für Verkehrspolitik und organisiert den jährlichen Gipfel der Verkehrsminister. Das ITF ist die einzige globale Organisation, die alle Verkehrsträger abdeckt. Die ITF ist politisch autonom und verwaltungstechnisch mit der OECD integriert.

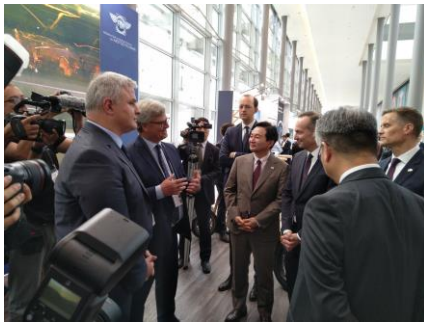
Die ITF setzt sich für eine Verkehrspolitik ein, die das Leben der Menschen verbessert. Unser Auftrag ist die Förderung eines tieferen Verständnisses für die Rolle des Verkehrs für Wirtschaftswachstum, ökologische Nachhaltigkeit und soziale Integration und soziale Eingliederung zu fördern und das öffentliche Profil der Verkehrspolitik zu schärfen.

Das ITF trifft sich jährlich in Leipzig, jedes Mal unter der Schirmherrschaft eines anderen Landes. 2023 war es Großbritannien. 2024 ist es Litauen. Kurz um, vom 24.-26.05.2023 war in Leipzig eine extrem hohe Dichte an Verkehrsministern und anderen hochrangigen Politikern zu verzeichnen, und die FIM engagierte sich als Diamond Sponsor.



Einsatzbesprechung am Vorabend des Internationalen Transportforums in historischer Lokalität.

Die FIM beim ITF 2023



Damiano und Jesper erklären den Verkehrsministern die Vorteile von motorisierten Zweirädern im urbanen Verkehr

Für die organisatorische Durchführung war Chris Hodder (GB) verantwortlich, der „Public Affairs Manager“ der FIM. Für die Kontaktpflege zeichnete Jesper Christensen, Vorsitzender der Mobility-Kommission der FIM (CPM) aus Schweden, verantwortlich und die Finanzierung hat Damiano Zamana (I), der COO der FIM, sichergestellt.

International besetzt waren auch die weiteren Aktiven des FIM-Auftritts beim ITF. Mit Vanessa Rubio aus El Salvador, Daniel Villaveces aus Kolumbien, Dimitris Margaritis aus Griechenland und, als „natural speaker“ in Leipzig Olaf Biethan vom BVDM als deutsches Mitglied in der FIM Mobility-Kommission.

Es wurden viele Gespräche geführt und das motorisierte Zweirad als Lösung präsentiert. Jesper zählte alleine 12 Verkehrsminister, mit denen er gesprochen hatte. Darunter auch der deutsche, Volker Wissing.

In dem der FIM zur Verfügung stehenden Meetingraum fanden viele informelle Gespräche statt. Darunter auch eine Art „Süd-Amerika“-Austausch mit dem kolumbianischen Verkehrsminister und anderen hochrangigen Vertretern von diesem Kontinent.



Nach erfolgreichem Side Event

Offizielles Programm

Das offizielle Programm des ITF startete am Mittwoch mit einem von der FIM organisierten Side Event. Thema „Electric motorcycles – The solution to urban mobility problems“.

Zur großen Plenarsitzung am Donnerstag über die „Rolle des Verkehrs bei der Bekämpfung der Armut“ reiste FIM-Präsident Jorge Viegas an. In der Plenardiskussion betonte er deutlich, welche wichtige Rolle das motorisierte Zweirad global dazu beitragen kann. Wo öffentliche

Verkehrsmittel fehlen und Autos unerschwinglich sind, ist es häufig die einzige erschwingliche Möglichkeit, mobil zu sein.



Große Plenarsitzung beim ITF mit FIM Präsident Jorge Viegas

Es wird sich zeigen, was dieser Einsatz der FIM für die Anerkennung des motorisierten Zweirads als Lösung für Verkehrsprobleme bringt. Die Zahlen des ITF zur Konferenz belegen, dass die 1200 Teilnehmer aus 80 Ländern die richtige Zielgruppe war. Darunter 49 Verkehrsminister bzw. stellvertretende Verkehrsminister und 63 offizielle Länder-Delegationen.



Probesitzen auf Yamaha und Züge „remote“ fahren am Stand von Sachsen

Persönliche Gedanken

Persönlich war es eine großartige Erfahrung, diesen Auftritt der FIM für das Motorrad als umweltfreundliches und Ressourcen schonendes Verkehrsmittel unterstützen zu können. Der englischen Sprache im Gespräch nicht ganz so gut mächtig, hatte ich schnell meine Aufgabe gefunden.

Der Stand der FIM musste durchgehend betreut und besetzt sein. Teilweise waren alle anderen des FIM-Teams in Sitzungen und Gesprächen gebunden. Da war es sehr erwünscht, dass ich die „Stellung halte“. Teilweise war ich überrascht, mit welchen Amtsträgern ich Kontakt hatte.

Am Freitagmorgen erkundigte sich eine Studentin, die am benachbarten Stand des Forschungsstandort Sachsen aktiv war über Motorradfahrer-Verbände und die FEMA. Nutzt sie doch selbst ein A1 Motorrad um zur Uni zu kommen. Dann musste sie dringend weg zu einer Veranstaltung und kam später mit anderen Studenten und einem dem Studentenalter Entwachsenen wieder. Auf meine Frage, wer das ist, bekam ich entsetzte Blicke. „Das ist der Wirtschaftsminister von Sachsen“.



Wirtschafts- und Forschungsstandort Sachsen zu Besuch

Fokussierung auf das Auto ist das Problem

Am zweiten Tag hatte ich dann die Gelegenheit, an einer Plenartagung teilzunehmen. Thema „Sichere Straßen für alle Verkehrsteilnehmer - Wie können sicherere Straßen die Wirtschaft ankurbeln?“

Der UN-Sondergesandte für Straßenverkehrssicherheit, Jean Todt, betonte angesichts von ca. 13 Millionen Verkehrstoten pro Jahr weltweit die Bedeutung des Themas. Ein wichtiger Lösungssatz am Ende der Sitzung hat sich mir eingeprägt. „Man muss endlich aufhören, die Verkehrsinfra-struktur nur nach den Bedürfnissen von Autos zu planen und zu bauen“. Dann wird es auch für vulnerable, also ungeschützte und verletzungsgefährdetere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, motorisierte Zweiradfahrer, etc.) sicherer.

Dieses Statement werde ich sicher in den DVR-Vorstandsausschuss für Verkehrstechnik mit einbringen.



Grundsätzlich waren Probefahrten im Kongresszentrum verboten. FIM CEO Jorge Viegas und FIM COO Damiano Zamana ließen es sich aber nicht nehmen, ein E-Bike von Yamaha zu testen, das im Laufe des Jahres auf den Markt kommt.

Olaf Biethan

Die Lobby-Arbeit der FEMA 2022 – Ein Rückblick auf bedeutsame Zukunftsthemen

Rainald Mohr



The Federation of European
Motorcyclists' Associations

Technologieoffenheit für Motorrad-Motoren

Von der „Null-CO2-Richtlinie“ für Verbrenner-Motoren in Pkw sind Motorräder (derzeit) nicht betroffen. Dennoch hat die FEMA (vorausschauend) 2022 intensiv Lobbyarbeit für die Technologieoffenheit bei Motorrad-Motoren betrieben.

Einerseits hat sich die FEMA intensiv für den Erhalt des Verbrenner-Motors bei Motorrädern stark gemacht und setzt hierbei auf E-Fuels und Bio-Kraftstoffen, um den CO₂-Ausstoß durch Verbrennungsmotoren zu reduzieren. Andererseits



Verbrenner: Mit E-Fuels auch in Zukunft CO₂-neutral zu betreiben. Foto: R.Mohr



setzt sich die FEMA dafür ein, dass die Lade-Infrastruktur für Elektro-Motorrädern signifikant verbessert wird, weil dies eine wichtige Voraussetzung für die Markteinwicklung & Akzeptanz von E-Motorrädern ist.

Motorräder aus dem Anwendungsbereich der Altfahrzeugrichtlinie heraushalten

Die Europäische Kommission (EK) arbeitet aktuell an einer Richtlinie, die das Recycling von Altfahrzeugen (Pkw und auch Motorräder) zwingend reguliert. Derzeit besagen die Entwürfe der Kommission, dass Fahrzeuge die als Altfahrzeug abgemeldet werden, zwingend zu recyceln sind. Der Prozess des Recyclings muss dann dokumentiert werden.



Für die Restaurierung solcher „Schätze“ sind wir auf restaurierte Alt-Teile angewiesen. Foto: R. Mohr

Für die Oldtimer-Liebhaber unter uns Motorradfahrern wäre dies ein massives Problem. Werden doch derzeit die meisten Motorräder, die nicht mehr gefahren werden, „ausgeschlachtet“ und in weiterhin verwendbare oder reparierbare Ersatzteile zerlegt. Diese Teile sind wertvolle Basis für die Restaurierung mobilen historischen Kulturgutes.

Die FEMA betreibt im EU-Parlament entsprechende Lobbyarbeit um Motorräder aus der kommenden Richtlinie herauszuhalten. Letztendlich ist eine Wiederverwertung vorhandener Bauteile der CO2 sparsamere Umgang gegenüber einem

Recycling und anschließender Neu-Produktion.

Motorrad und autonomes Fahren

Die FEMA hatte bereits 2016 Lobbyarbeit gestartet, um Motorräder in die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen mit dem Ziel des autonomen Fahrens einzubeziehen. Die FEMA hatte festgestellt und berichtet, dass das für Pkw entwickelte ADAS-System (Advanced Driver Assistance Systems) für Motorräder bei Nacht und schwierigen Witterungsbedingungen gefährlich sein kann, weil es in Bezug auf Motorradfahrer nicht sicher funktionierte.

Ab 2023 wird Euro NCAP (= European New Car Assessment Program) damit beginnen, weiter entwickelte Fahrerunterstützungssysteme in Autos zu testen, mit dem Ziel, Motorradfahrer besser zu erkennen und auf sie besser als bislang zu reagieren.

Urbane Mobilität

Die FEMA hat den Einsatz von motorisierten Zweirädern als intelligente Mobilitätslösung im städtischen Verkehr weiter vorangetrieben, indem sie durch die Nutzung der von der Europäischen Kommission gebotenen öffentlichen Konsultationsmöglichkeiten die Vorbereitung und Durchführung eines neuen Mobilitätstests in 2023 betrieben hat. Es ist das Ziel, Motorräder in den „EU-Sustainable Urban Mobility Plan“ einzubinden.

Vernetzung von Fahrzeugen

Halb-autonomes und vollständig autonomes Fahren bedeutet in Zukunft auch die „Vernetzung“ von Fahrzeugen, also den Datenaustausch zwischen Fahrzeugen und im Straßenverkehr montierten Steuerungs-Systemen. Das Stichwort heißt „Entwicklung Intelligenter Transportsysteme“ (ITS).

Derzeit ist dies nur ein Thema, dass in der Pkw-Industrie diskutiert und bearbeitet wird. Aber „Vernetzung“ von Motorrädern ist aus FEMA-Sicht nur eine Frage der Zeit. Die Diskussionen um Eigentum und Schutz von Fahrzeugdaten verliefen im Jahr 2022 sehr kontrovers und mit sehr unterschiedlichen Ansichten der Automobilindustrie einerseits und anderen Stakeholdern andererseits. Die FEMA unterstützt eine Lösung, die sowohl einen guten Schutz der Privatsphäre, als auch des Eigentums an den persönlichen Daten bietet.



Motorrad-Dashboards (hier Zero RS) werden in Zukunft nicht nur Daten zeigen, sondern auch senden. Foto: R. Mohr

Mit diesem Artikel wird nur ein Teil der FEMA-Aktivitäten beleuchtet. Es sind aber einige der Themen, die uns in „naher Zukunft“ betreffen könnten.

Veranstaltungen und Termine

Westerwaldfahrt

Peter Aufderheide

Wann und wo?

Startpunkt am Samstag, den 17. Juni 2023 war das [Hotel Bierenbacher Hof](#), Schlenke 3, 51588 Nümbrecht-Bierenbachtal

Diesmal sind wir in der glücklichen Lage, die Berichte von zwei Teilnehmern der Ori präsentieren zu können.



Bericht 1 von Claudia

Wo war nochmal der Westerwald?

Am Sonntag, den 17.06. packten wir das Motorrad auf den Hänger, um die weite Fahrt zur Westerwald Ori anzutreten, die sich der lustige Jürgen ausgedacht hatte. Irgendwie ging es aber in Richtung Olpe, Engelskirchen, Wiehl und dann nach Bierenbachtal.

Mmm, vielleicht wurde der Westerwald vom hiesigen Schützenverein vergrößert durch Landnahme. Jürgen erklärte jedoch, wir tangieren den Westerwald partiär. Na gut, das tangiert mich peripher. Hauptsache es ist irgendwie schön.

Es war bekannt, dass mindestens sechs getreue Tourentrophy Fahrer dieses Mal verhindert waren. Ich hatte bereits einen Drohbrief in Form eines Newsletters verfasst, in dem ich zur Teilnahme aufrief und meckerte: „wenn ihr nicht kommt, kommt der Jürgen auch nicht“. Um

so erleichtert war ich, dass sich doch einige Gestalten an den Tischen des Gasthofes herumlümmelten.

Noch waren alle entspannt. Jürgens Familie wartete tatendurstig. Er hat immer fleißige Helferlein dabei. Die zwei gute Laune Menschen der Community waren auch dort, der immer fröhliche Markus und die immer strahlende Sarah. Sogleich wurden ein paar nette Geschichten ausgetauscht.

Sarah blieb cool und Markus freute sich, diesmal den richtigen Wochentag getroffen zu haben, so musste er die Fahrt nicht alleine antreten. Auch nahm er sich vor, diesmal sparsamer mit dem Aufschreiben der Buchstaben der OKs zu sein. Jürgen raschelte mit einem riesigen Stapel Papier.

Es konnte also losgehen.

Am Fuß von einem Aussichtsturm saß ganz erstarrt ein langer Wurm....

Da kam der Jürgen forsch daher
Nun gibt's das Würmlein nimmermehr
Zerstückelt nun in vielen Teilen
Auf Pergament es muss verweilen
Es wusste nicht, wie ihm geschieht
Als Richtungsweiser es nun dient

Zunächst verteilte Jürgen die Unterlagen an die große Touristengruppe. Dann erfuhren wir, dass wir die einzigen Profis sein sollten. Das behagte uns gar nicht. Da knatterte es vernehmlich auf der Straße und Gangolf erschien mit seinen Getreuen. Jürgen behauptete, dass er keine Unterlagen für Touristen mehr habe und die drei wurden zwangsrekrutiert in die Profiklasse. Sie nahmen es äußerst gelassen, sie wollten ja zu dritt fahren und sich gegenseitig unterstützen.

Es gab mehrere Gruppierungen. So fuhr Familie M. aus Paderborn zusammen. Andreas und Stefan konnten sich nicht trennen. Und Reinhard hatte Unterstützung von seinem Sohn. Und wir sind irgendwie immer zu zweit. Strahlemann Markus und ein weiterer netter Herr sollten wohl Einzelfahrer bleiben.

Ich hatte es richtig geahnt, Hobbyangler Jürgen hatte seine berühmten Würmer auf Pergament dabei. Ihre Form musste auf einer Landkarte genau auf Straßen passen, die nun zu finden waren. Es rauchten die Köpfe, dabei war es schon heiß genug.

Bei einem klitzekleinen Wurmabschnitt hatten wir Schwierigkeiten die Straße zu finden. Lächelnd half uns Markus auf die Sprünge. Ob der immer so nett ist? Irgendwie kam uns dann die Strecke zu einfach vor. Gab es einen Haken? Einen Angelhaken? Als erstes galt es jedoch Chinesenzeichen abzufahren. Alles easy?

Ach, da war noch die Zeitwertung und geheime Zeitkontrollen. Das haben wir doch noch nie geschafft. Das können Andere besser. Das Abfahren einer Linienkarte musste auch noch absolviert werden. Lauter Angelschnüre, die Jürgen unterwegs verloren hatte. Jürgen und seine Familie begaben sich auf ihre geheimen Posten. Wir durften dann alleine nach unserer Startzeit losfahren.

Möge die Straße uns zusammen führen und der Wind in deinem Rücken sein

Wir fuhren los und es passte erstmal alles gut. Hin und wieder begegneten wir Mitstreitern mit Fragezeichen im Gesicht. Wie bei Frankesers üblich, bogen sie auch mal kurz falsch ab. Es kamen uns aber auch andere ratlose Menschen entgegen. Der rote Blitz (Fernsehheld der 90er Jahre) auf seiner Ducati kam uns auch zeitweilig entgegen oder überholte uns diverse male. Immer mit einem zuversichtlichen Lächeln auf den Lippen.

An einer sehr merkwürdigen Gabelung innerhalb der Chinesenzeichen, tauchten die drei anderen Profis auf, sie entschieden sich für einen anderen Abzweig als wir. Warum auch immer. Wir sahen sie längere Zeit nicht mehr. Auf jeden Fall kennen sie jetzt die Gegend. Da kam uns schon wieder der rote Blitz entgegen und monierte, dass er 300 Meter zu wenig auf dem Tacho hätte an der nächsten Gabelung und alles weiter oben abgefahren hätte. Wir schauten doch noch mal selber nach, fanden auch nichts. Dann machten wir noch einen U-Turn, der rote Blitz auf elegante Weise, die Wheelie Control war ja abgeschaltet, wir holprig, dafür laut hupend, die Hupe stört immer beim Volleinschlag des Lenkers.

Dann bogen wir doch nach links ab. Dort wartete auf einer Schotterstrecke zum Glück Jürgen träumend im Gras, den Kopf voll verrückter Ideen. Er wollte aber nicht auf die Reise gehen, sondern verpasste uns eine Unterschrift. Wir hatten eventuell eine Zeitwertung, die interessierte uns aber nach der letzten Dorfbesichtigung nicht mehr. Wir zogen von dannen.

Bald flirtete der rote Blitz wieder an uns vorbei. Er bremste merkwürdigerweise plötzlich ab, was war los? Da stand der Neffe von Jürgen auf einem Parkplatz, ein ZK Schild schief irgendwo angebracht, geheim oder gemein? Nein, er gab uns freundlich ein Autogramm. Wir konnten weiterziehen. Der rote Blitz sauste abermals an uns vorbei. Es gab einmal einen Sänger namens Markus, der sang: ich will Spaß, ich will Spaß, ich geb' Gas, ich geb' Gas.

Die Chinesenrallye war beendet und wir konnten uns der Angelschnur widmen.

Sonnenschirme, Freudenhäuser und andere Sehenswürdigkeiten

Wir waren noch nicht allzu weit gefahren, da sahen wir einen netten jungen Mann, der unter einem Sonnenschirm am Straßenrand saß. Er schien sich zu langweilen. Wir erkannten Jürgens Sohn mit einem DK Schild. Wir bekamen erneut ein Autogramm auf unserer Wertungskarte, die schon reichlich Buchstaben enthielt. Wir fragten, ob der rote Blitz auch schon dort war. Er verneinte, wir seien die Ersten.

Später erfuhren wir, dass dies wohl ein einsamer Tag für den armen Kerl war. Wenigstens besaß er den schönsten Sonnenschirm. Es ging weiter durch Wald und Flur. Dann fuhren wir auf eine T-Kreuzung zu. Ich dachte noch, welcher schöner Anstrich für das Gebäude gewählt wurde, das dort stand. Ein erotisches Rot. Dann sah ich Plakate an der Wand mit nackten Brüsten, also die anderen Kurven, die für die Jungs interessant sind. Oh weh, hier hätte man Baumaffen ins Felde stechen können, hätte die jemand gesehen?

Die Straße, an der das „house of the rising sun“ stand, hieß Freudenhäuser äh sorry, Freudenberger Straße. Auf jeden Fall etwas mit Freude. Ich überlegte, warum Jürgen den Weg dort her gelegt hatte, ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Man hätte ja damit rechnen können, dass die Ori hier unterbrochen wird. Streng geheime Zeitkontrolle, oder so. Es gab jedoch nur eine Dame mit einem Schild in der Hand, auf dem „Loch Nummer 19“ stand (auf einem Poster natürlich).

Da wir dort nichts zu tun hatten, bogen wir rechts ab. Es gab eine sehr, sehr schöne Strecke, mit natürlichen Kurven. Es begegnete uns diesmal niemand mehr. Wir erreichten durstig die Kuchenkontrolle von Annelie. Wir blieben längere Zeit zu dritt. Ich dachte eigentlich, wir hätten zu viele Umwege gefahren. Aber anscheinend sind Andere in Galaxien vorgedrungen, die nie ein Mensch zuvor gesehen hat.

Da mehrere Personen die Dame mit Loch Nr. 19 gesehen hatten, wunderten wir uns, dass sie den Mann mit Schirm verschmähten. Annelie telefonierte mehrmals mit ihrem Sohn und Jürgen, der diesen dann von seiner Aufgabe entband. So kam es, dass einigen Teilnehmern nun eine DK fehlte. Leider ist das dann teuer. Wie immer gab es Annelies göttliche Nussecken. Da kann Guildo Horn nicht mithalten.

Der Fischer mit der Rute, wohl an dem Bächlein stand,
Und sah mit kaltem Blute, wie sich das Fischlein wand.

Es sollte nun an das Abfahren der Würmchen gehen. Doch halt, Jürgen hatte noch etwas für uns. Erst war er mithilfe der Würmchen angeln und das überaus erfolgreich. Die Fische hatte er dann mit Heißhunger verschlungen. Was blieb übrig? Genau, die Gräten.

Genau so eine Fischgräte legte er den Profis vor, nicht ohne ausgiebige Erklärungen. Das war dann unsere Sonderaufgabe.

Doch wozu gibt es Gräten,? Die Manche stets verschmähten.
Erhitzt war so manch' Gemüt, doch haben wir uns echt bemüht.

Die aktuellen Touristenfahrer waren gleich glücklich, morgens die richtige Entscheidung getroffen zu haben, sich nicht als Profi zu verdingen. Einer meinte gar, er wäre sofort weg. Fischgräten bleiben halt schonmal im Halse stecken.

Gangolf jedoch hatte viele Fragen. Die Jungs blieben ganz entspannt und trauten sich auch Alles zu. Bitte, geht doch!! Es wurde noch einmal ausgiebig diskutiert, wie man die Sache angehen soll. Die Touristen waren schon sehr interessiert. Da geht noch was. Erst jedoch die Würmer, dann die Gräten.

Wir schwangen uns nach und nach auf die Maschinen. Der rote Blitz war schnell wieder weg. Mit einem eleganten Stemmaufschwung sprang Iris auf ihre BMW. Doch o jeh. Der Schwung war zu viel, der Sitz zu klein. Iris landete mit einer gekonnten Rolle auf der anderen Seite ihres Mopeds, welches ihr gehorsam folgte. Iris blieb heile. Die BMW-Qualität des Handprotectors am Griff ließ zu wünschen übrig. Der musste einfach ab. Zur Strafe soll das Teil am anderen Griff folgen und abgeschraubt werden.

Nachdem Iris sich von dem Heu befreit hatte, indem sie sich gewälzt hat, konnte es dann aber los gehen. Die Würmchen waren gut machbar. Es gab noch zwei DKs, die von Jürgens Sohn, diesmal ohne Schirm, und dem Neffen, der in einer unbequemen Spitzkehre zu finden war. Er mokierte sich, dass niemand zwischen den DKs Buchstaben fand. Ich weiß nicht, ob es welche gab.

Mit der Strecke gab es keine Probleme. Nun ging es an die Gräten. Die lösten wir gemeinsam und zum Glück ging auch alles auf. Jürgen hatte sich ein Bett im Kornfeld bereitet und schaute was Nettes auf dem Smartphone. Insgesamt mussten wir zweimal von der einen Seite an ihm vorbei und einmal von der anderen Seite. Da musste der arme Kerl jedes Mal aufstehen. Die Jungs kamen viermal bei Jürgen vorbei, weil sie eine extra Runde drehten. Sie hielten aber zum Glück nicht an. Auch sie meisterten die Fischgräte. Na also! Das habt ihr gut gemacht.

The Show must go on, hit the road

Wir hatten es nach den Gräten noch lange nicht geschafft. Es gab noch zwei Blätter mit eingezeichnetem Weg, den es abzufahren galt. Hier haben wir uns gefühlt noch dreimal verfahren. So lange man das bald merkt, kostet es nur Zeit und keine fehlenden Buchstaben.

Einmal wurde uns eine enge Hecke versprochen, die wir durchbrechen sollten. Die hatten wir uns anders vorgestellt. Irgendwie kleiner und enger. Hier trafen wir Andreas und Stefan. Sie dümpelten auch etwas ratlos herum. Wir sind jedoch alle heil angekommen, teilweise etwas dehydriert, also noch vertrockneter als sonst.

Der rote Blitz war längst da und blieb entspannt.

Rechnung ohne den Wirt gemacht?

Der unentspannteste Mensch dieses Abends war der Wirt des Hauses. Irgendwie hatte er des morgens dreizehn essende Menschen notiert und seine Stühle und das Gedeck

sorgfältig abgezählt. Nun gab es aber noch vier weitere Personen, die Teilnehmer waren, ohne essen zu wollen. Das war logistisch nun aber echt schwierig.

Nach einigem hin und her, fand er wohl doch noch Sitzgelegenheiten in der Rumpelkammer und Jürgen konnte zur Urteilsverkündung kommen. Er wollte es spannend machen und las jeweils alle Plätze vor, bis auf den Ersten und den Letzten. Dann sagte er: „hop oder top“. Nach einer Kunstpause wurden wir dann erlöst.

Alle nahmen ihr Urteil gelassen auf, Alle? Stefan wunderte sich, dass sein Kompagnon den ersten Platz gemacht hatte und er so weit hinten lag. Sie waren doch zusammen gefahren und hatten alles gemeinsam aufgeschrieben. Von hinten tönte es: „Abschreiben will gelernt sein“. Beim späteren Vergleich sah man jedoch, dass jede Menge Buchstaben fehlten. Mensch Andy, die solltest du doch da aufschreiben in der Pinkelpause. Aber es beruhigten sich schnell die Gemüter. Beim nächsten Mal passen alle besser auf.

Wir erfuhren, dass wir nur 0,1 Zeitstrafpunkte hatten. Ob das mit rechten Dingen zu ging? Dann wären wir ja eigentlich zu schnell gewesen und hatten genügend Zeit für Umwege. Im übrigen hatten alle Teilnehmer der einzelnen Gruppen, die zusammen fuhren, eine unterschiedliche Straf-Punktzahl. Jaja, Abschreiben will gelernt sein. Der rote Blitz schnitt erfreulich gut ab, nun kommt er bestimmt zur Pättgesfahrt.

Die jüngste Teilnehmerin Sarah war genauso gut und übertrumpfte ihre Eltern. Fein gemacht, wiederkommen!! Nun gab es leckeren hiesigen Imkerhonig als Preis und das Essen wurde auch serviert.

Jürgen und seine Familie haben wirklich alles gut organisiert. Die Strecke war wie immer sehr schön. Wir freuen uns auf nächstes Jahr. Dann wird wieder geangelt.

Bericht 2 von Markus (dem roten Blitz aus Bericht 1)

Ein Bericht aus Sicht des Autors als „absoluter Anfänger“ bezüglich Orientierungsfahrten des BVDM/LVRR.

Vorgeschichte

Es war erst mein dritter Versuch einer Orientierungsfahrt.

Der erste Versuch war 2022 die Pättgesfahrt im Osten NRWs und es war ein Desaster. Mit großer Demut nahm ich die rote Laterne in Kauf, nachdem ich mit den Chinesenzeichen so gar nicht klar kam und die Tour an einer Stelle abbrechen musste. Per Navi ging es auf direktem Weg zurück zum Startpunkt.

Der zweite Versuch war noch besser: 2022 fuhr ich hoch motiviert in den Westerwald und wunderte mich über einen leeren Startplatz. Niemand da! Was war hier los? Nach genauerem Blick auf die Ausschreibung: es war Sonntag ... die Orifahrt fand den Samstag vorher statt ...

Also, der geneigte Leser bemerkt mein gespaltenes Verhältnis zu den Orifahrten des BVDM! Aber dieses Mal musste das doch klappen. Also meldete ich mich für den SAMSTAG an und war auch tatsächlich rechtzeitig vor Ort.

Kein Problem, fand die diesjährige Orifahrt doch weniger im Westerwald statt, sondern mehr im Oberbergischen. Meine Heima t... seit über 40 Jahren fahre ich fast ausschließlich hier Motorrad!

Also die 70km Anreise schon über kleinste Sträßchen durchs Bergische nach Bierenbachtal. Meine Multi ist hier zu Hause, stammt ja schließlich aus Waldbröl, also direkt um die Ecke.

Los geht's: diesmal endlich richtig

Ankommen und in netter Gesellschaft erstmal Kaffee und Erfahrungsaustausch. Glück gehabt, ich bin nicht der Einzige mit Null Erfahrung!

Nach der Anmeldung gab es die Fahrunterlagen und eine Fahrerbesprechung. Hier gab es Erklärungen zum Vorgehen.

Z.B. musste jeder erste Buchstabe von einem Ortseingangsschild (gelb mit schwarzer Schrift) oder Ortshinweisschild (grünes Schild mit gelber Schrift) notiert und in die Teilnehmerkarte eingetragen werden. Dies diente der Orga zur Kontrolle, ob die gewünschte Strecke auch gefahren wurde. Für die Profiklasse gab es noch Sonderaufgaben, um die ich mich aber nicht gekümmert habe.

Die Aufgaben

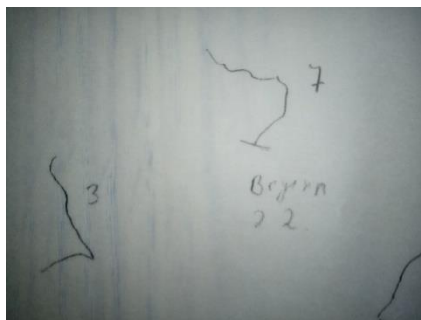
Eine ausführliche Beschreibung der in vier Teile aufgeteilten Tagestour:

- Chinesenzeichen



Nach Karte

Nach Übertragung sogenannter „Würmchen“ in eine Karte,
die Streckenteile in Reihenfolge abfahren



- Nach Karte über Umwege zurück zum Hotel

Die Chinesenzeichen erklären sich von selbst: Jedes Zeichen ist mit einer Entfernung versehen. Nach der gefahrenen Strecke findet man (hoffentlich) die dargestellte Begebenheit und folgt den Pfeilen. Klingt einfacher als es ist. Einige Wendemanöver und nochmaliges Abfahren führten mich dann letztendlich zum Streckenposten am Ende der Zeichenfolge. Natürlich mit Kontrollposten während der Fahrt. Die sollte man tunlichst finden und auch anhalten.

Das nächste Teilstück wurde nach Karte gefahren. Hier passierte mir dann der erste gravierende Fehler: ich verpasste einen Abzweig und fuhr deswegen nicht an einem Kontrollpunkt vorbei. Das gibt Strafpunkte! Aber den Weg zu finden war nicht wirklich ein Problem und am Ende fand ich die KK: die Kuchenkontrolle!

Die Orga der Orifahrt versorgte uns mit Kuchen, Nussecken und kalten Getränken, fantastisch! Eine längere Pause, Anfahrt der restlichen Teilnehmer und der Kontrollposten.

Die Würmchen.... hier galt es Streckenabschnitte von einer Klarsichtfolie in der Karte zu finden und zu übertragen. Diese mussten in Reihenfolge abgefahren werden. Hier kam mir meine Ortskenntnis zugute, ich kannte die Strecken und musste nicht lange nach dem Weg suchen. Auch hier wieder 3 Streckenposten.

Am Ende der „Würmchentour“ ging es nach Karte weiter. Hier waren 2-3 sehr knifflige Stellen zu finden und abzufahren. Aber letztendlich ging es nur auf Umwegen zurück zum Hotel.

Die Landschaft

Was gibt es zu sagen? Das Oberbergische bei dem Wetter ist ein Traum, die Streckenauswahl hätte ich selber nicht besser treffen können. Zwischendurch gab es Aussichten, phänomenal!

Eine große Runde über Freudenberg bis runter in den „Westerwald“ (na gut, kurz berührt ...). Auch wenn es die Westerwald-Ori war, war das Bergische wunderschön. Eine schöne Mischung aus kleinsten Sträßchen mit Verbindungsetappen über Bundesstraßen. Auch ein paar Schotterabschnitte waren dazwischen. Spaß pur und eine tolle, super nette Gesellschaft. Alle Teilnehmer waren mit guter Laune dabei.

Abends, zur Auswertung und Siegerehrung war es eine gesellige Runde mit viel Spaß!

Alles in allem: Ein gelungener Tag und danke für die Orga!

PS: Der Autor ist ausgesöhnt! Er war nicht nur am richtigen Tag vor Ort, auch fand er ins Ziel und teilt sich den zweiten Platz der Touristenwertung punktgleich mit der jüngsten Teilnehmerin! Herzlichen Glückwunsch an alle!

Ergebnisse

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Andreas Z.		BMW	90
2	Sarah M.		BMW F650GS	95
2	Markus D.		Ducati Multistrada	95
4	Iris M.		BMW G310GS	110
5	Axel M.		BMW R1100GS	125
6	Reinhard A.		BMW R1200GS	200
7	Stefan K.		Honda Crosstourer	210
8	Christian A.		Yamaha MT07	230
9	Wolfgang G.		Moto Guzzi	a.d.W.

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Hans-Peter F.	Claudia F.	Yamaha TDM850	30,5
2	Gangolf B.		Suzuki	78,8
3	Sean S.		Hyosung	92,1
4	Martin W.		Suzuki	226,2

FIM-Rally 2023 in Zaragoza

Peter Frei

Vom 21. bis 25. Juni 2023 fand die 76. FIM-Rally in Zaragoza auf dem Campingplatz Ciudad de Zaragoza statt.

870 Teilnehmer, darunter auch zwölf aus Deutschland, fanden den Weg nach Spanien. Zum Team Germany gesellten sich noch Richard Ogg und meine Wenigkeit, da wir die einzigen zwei deutschsprachigen Schweizer waren. Richard hatte vor Ort mit Micha Weiß einen Bungalow gemietet, und ich nächtigte die ersten zwei Nächte in der Altstadt von Zaragoza für 40 Euro die Nacht, da mir ein Bungalow für 150 Euro pro Nacht ein wenig zu teuer war.



Klosterbesichtigung

Im Vorprogramm der Rally gab es am 21. Juni einen Ausflug ins Felsenkloster San Juan de Pena. So wie ich vernommen habe, hat das den Teilnehmern sehr gut gefallen. Anschließend besuchte man noch das Schloss Loarre im gleichnamigen Dorf, was auch sehr guten Anklang fand.

Am 22. Juni gab es den zweiten optionalen Ausflug zum Monasterio de Piedra. Auch das ist ein Kloster, das allerdings von viel Wasser und einem schönen Wasserfall umgeben ist. Dadurch bildete sich inmitten einer sonst ausgetrockneten Landschaft eine wunderbare Vegetation.

Am Freitag, 23. Juni, startete dann die offizielle FIM-Rally 2023 mit der Einfahrt der Nationen.

Etwa 2,5 Kilometer außerhalb des Campingplatzes war der Start zur Fahrt zum rund sieben Kilometer entfernten Platz „La Romareda“. Bei der Einfahrt auf den Platz durch den FIM-Torbogen, erklang die Nationalhymne des betreffenden Landes. Deutschland musste um 11.05 Uhr starten und es nahmen alle teil. Richard und ich mussten mit den Schweizer-Franzosen um 13.05 Uhr losfahren.

Am Abend fand dann das erste Nachtessen statt, bei dem Richard und ich bei den Deutschen Asyl bekamen. Selbstbedienung war angesagt, was aber fürchterlich in die Hosen ging. Etwa anderthalb Stunden anstehen in der prallen Sonne bei 30 Grad im Schatten. Für ca. ein Drittel der Teilnehmer gab es dann nichts mehr zu essen, also vergebens angestanden. Wir konnten wenigstens bei einer Kellnerin ein kleines Würstchen ergattern. Anschließend spielte eine Band auf, die recht gut war.

Da ich an diesem Abend 20 Minuten vom Camp entfernt in einem Lkw-Hotel übernachtete, konnte ich nachts um 23 Uhr noch ein super Nachtessen für 10,50 Euro genießen, da die Küche bis 24 Uhr geöffnet hatte.

Am Samstag fand dann der offizielle Ausflug zum Kloster Vera de Moncayo in Veruela Abbey statt. Da konnte man wählen, ob man den Ausflug mit dem Bus oder dem eigenen Motorrad machen wollte. Ich fuhr mit dem Motorrad. Richard, Micha und einige andere Deutsche fuhren mit dem Bus hin. Im Kloster konnten wir einer Zeremonie der Mönche beiwohnen, ein sehr beeindruckendes Erlebnis. Überhaupt war das ganze Kloster sehr interessant, vor allem die Architektur war sehr beeindruckend.

Danach ging es nach Borja zum Mittagessen. Da gab es als traditionellen Lunch natürlich eine herrliche Paella. Der Lunch fand in einer großen Sporthalle statt, in der auch alle 870 Teilnehmer Platz fanden.



Paella als Lunch für die Teilnehmer

Anschließend ging es zurück auf den Campingplatz, wo am Abend wieder das Nachtessen stattfand. Da haben Richard und ich wieder bei Deutschland Asyl beantragt und waren willkommen. Diesmal wurde das Essen serviert und klappte sehr gut. Alle wurden satt. Das es an diesem Abend so gut funktionierte, war auch ein Verdienst der FIM-Kommissare. Sie hatten da ein wenig Entwicklungshilfe geleistet. Die anschließende Abendunterhaltung war gut, und ich denke es hat den meisten gefallen.

Am Sonntag fand dann die traditionelle Nationenparade statt. Gestartet wurde wieder vom selben Punkt aus wie bei der Eröffnung der Rallye. Vom Startpunkt aus ging es zum acht Kilometer km entfernten Pilar Square, am Rande der Altstadt von Zaragoza.

Es war eine fürchterliche Hitze (etwa 35 Grad), und wir benötigten für die acht Kilometer mehr als eine Stunde. Da kam mancher, der in voller Motorradkleidung fuhr, an seine Grenzen. Laut Veranstalter fuhren 1000 Motorräder mit 1400 Teilnehmer aus 23 Ländern mit. Ganz zuvorderst fuhr die Bürgermeisterin von Zaragoza auf einem Elektroscooter. Leider gab es viele Stopps, die bei der Hitze einigen zu schaffen machte.

Am Abend gab es dann ein Gala-Dinner, das sehr lecker war und reibungslos klappte. Anschließend gab es die Preisverteilung bei der natürlich die Italiener mit den meisten Teilnehmern, es waren 186, die meisten Preise abgeräumten.



Da waren die Esten schon letztes Jahr stolz drauf

Der größte deutsche Club war der MC Heidefuchse bei dem 11 der 12 deutschen Teilnehmer genannt hatten.

Alles in allem gesehen war es eine schöne und gute Rally. Klar lief nicht immer alles wunschgemäß, wie das Essen am ersten Abend oder dem zeitlich zu langem Corso in die Altstadt, aber ich denke mal bei der Menge Teilnehmer ist es auch nicht so einfach, das immer alles super funktioniert.

Auf jeden Fall braucht sich Deutschland (und der BVDM) mit der 75. FIM-Rally 2022 nicht zu verstecken. Wenn man bedenkt, dass Deutschland weniger als ein Jahr Zeit gehabt hat alles zu organisieren, und Spanien über zwei Jahre, das ist halt schon nicht dasselbe.

10. Internationales MotorradSYMPOSIUM der Trierer Polizei

Karin Karrasch

Wir waren etwa 80 Anwesende in Hillersheim am 1. April 2023 gegen 8:30 Uhr. Begrüßt wurden wir durch den Leiter der Polizei-Direktion Wittlich, Dietmar Braun, den Leiter der Polizeiinspektion Bitburg, Mike Thull, und den ersten Beigeordneten der VG Gerolstein, Bernhard Jüngling. Aufgrund des 10-jährigen Jubiläums war Staatssekretärin Nicole Steingaß von der Landesregierung und die neue Polizeipräsidentin von Trier, Anja Rakowski, als Ehrengäste dort.

Im letzten Jahr starben 37 Motorradfahrende in NRW? oder im Bereich der Polizeidirektion Trier?

Besonders die Altersgruppe über 45 Jahre ist besonders gefährdet, erläuterte PHK Rolf Deviscour aus Bitburg in seiner Vorstellung der Konzeption „Motorrad fahren in der Eifel – aber sicher“. Er appellierte an die Anwesenden sich vorbildlich zu verhalten und auf die Wiedereinsteiger zuzugehen. In 63% der Unfälle ist nicht angepasste Geschwindigkeit die Ursache. Wenn sich alle Verkehrsteilnehmende an den §3 Abs.1 der StVO halten würden, bräuhete es die ganzen weiteren Vorschriften nicht. Ein Unfallschwerpunkt wurde nach einer Verkehrsschau entschärft. Es wurde eine gefährliche Bergkuppe abgebaggert. Beim Fahren in Gruppen ist jeder für sich selbst verantwortlich, dennoch sollte auf den schwächsten Fahrer geachtet werden. Er sollte am besten an der 2. Position fahren.

Dr. Michael Offermann aus Essen sprach über die gesundheitlichen Risiken der Motorradfahrer über 45 J., über die Wirkung von Stress beim Motorradfahren und das Helmabnehmen bei verunglückten Motorradfahrern am Unfallort. Er ist Spezialist für Gefäßkrankheiten und berichtete über die Folgen von ungesunder Ernährung und mangelnder Bewegung. 50% der Manager über 50 Jahre haben zu hohen Blutdruck, ohne es zu wissen! Man merkt es nicht! 20% der Fehltag in den Unternehmen sind Stress bedingt. Es ist also weit verbreitet. Er sprach von Neuro-mentaler Medizin, bei der es um Stress und Stressbekämpfung geht. Bei Stress innehalten und Lösungsorientiert denken. Dr. Offermann hat 1984 die Broschüre des IFZ zum Helm abnehmen gemacht. Bei Bewusstlosigkeit muss der Helm ab! Sonst fragt man einfach die Person. Es gibt auch jetzt noch Helmaufkleber mit Info zum Öffnen des Helms beim IFZ.

Thomas Reuter von der DEKRA Trier referierte zu technischen Fahrhilfen in modernen Krafträdern. Es ging um Physik, Radstand, Lastverlagerung, Eintauchen beim Bremsen, Nachlauf usw. Herr Reuter stellte das Integral-Bremssystem-Airbag auf dem Tank der Ducati Multistrada 1200s vor. Dainese hat ein Airbag-System in der Kleidung. Sicherheitssysteme sind gut, aber wir dürfen uns auch nicht davon ablenken lassen.

Herbert Fuss vom ADAC Mittelrhein, Koblenz stellte die Aktion „Leise fahren. Lärm ersparen!“ vor.

Die Schilder sollen Biker vor Ort ansprechen. Displays kosten 12.000 bis 15.000€ /Stk. Nichts Neues.

Für die Fahrt in den Urlaub gab Wolfgang Gaida vom ADAC Mittelrhein, Koblenz Tipps: Wie mache ich mein Motorrad reisefertig? Beleuchtung, Bereifung, Bremsen müssen auch für die Rückfahrt halten.

Impulse zur Ethik des Motorradfahrens kamen von Polizeiseelsorger Hubertus Kesselheim, Lehrbeauftragter Ethik an der Polizeihochschule. Moral und Ethik. Motorradfahrende haben Werte und Verantwortung für sich und andere.

Verbindung von Großhirn an Gashand!

Ethik-Selbstbestimmung, Unabhängigkeit vom Gruppenzwang.

Nach der Mittagspause gab es ein Angebot zur Segnung der Motorräder durch Hubertus Kesselheim.

Weil nur 17 Personen mit dem Motorrad da waren, wurde die Diskussion und Reflexion über die Veranstaltung und die Verabschiedung vorgezogen. Die Autofahrenden konnten somit gegen 13 Uhr nach Hause.

Für die Motorradfahrenden hatten die Fahrlehrer aus dem Vulkaneifelkreis praktische Fahrübungen vorbereitet. Damit endete die interessante Veranstaltung. Das Kennenlernen und der Austausch zwischen den Teilnehmenden sind ein besonderer Aspekt des Symposiums.

Verkehrsversuch mit Fahrbahnmarkierungen für Motorradfahrer

Michael Lenzen

In Österreich und Luxemburg sind Fahrbahnmarkierungen für Motorradfahrer, die dafür sorgen sollen, dass eine sichere Kurvenlinie gewählt wird, schon lange erprobt. Auch in Schottland gibt es seit vielen Jahren solche Markierungen. Sie haben sich dort bewährt. Doch für Deutschland kann ein solches System nicht einfach übernommen, das verhindern unsere Vorschriften.



Markierungen wurden in zwei Kurven angebracht

Bevor etwas in den Straßenverkehr eingebracht werden kann, muss es umfassend untersucht werden. Genau das geschieht gerade in zwei Kurven auf der L 218 zwischen Hürtgenwald und Vossenack. Dort findet ein vom Bundesverkehrsministerium genehmigter Verkehrsversuch statt, der wissenschaftlich von RWTH Aachen ausgewertet wird. Dazu wurde das Verhalten der Motorradfahrer vor dem Installieren der ellipsenförmigen Fahrbahnmarkierungen aufgezeichnet, und danach.

Das auf ein Jahr angelegte Projekt, am dem neben der RWTH Aachen das Landesverkehrsministerium NRW und der Kreis Düren und Straßen-NRW beteiligt sind, könnte Modellcharakter haben. Sollten die Auswertungen zeigen, dass die Unfallzahlen signifikant zurückgehen, ist es denkbar, dass die Fahrbahnmarkierungen langfristig auch auf anderen Motorradstrecken zum Einsatz kommen.

Großes Interesse an dem Verkehrsversuch

Bei der Eröffnung des Verkehrsversuches, zu der auch der BVDM eingeladen war, waren zahlreiche Vertreter der am Projekt beteiligten Partner anwesend. Das Interesse an dem Verkehrsversuch ist ebenso, wie die Erwartungen. Das machte die Ansprache von NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer deutlich: „Ich verfolge das Thema Motorradlärm und die negativen Konsequenzen eines kleineren Teils der Motorradfahrenden auch schon lange Zeit. Es ist eigentlich traurig, dass man ein solches Problem nicht mit einer Entscheidung und einer Maßnahme in den Griff bekommen kann.“

Man brauche einen langen Atem, so der Minister. Er sprach sich ausdrücklich gegen Streckensperrungen für Motorradfahrer aus. Er äußerte die Hoffnung, dass das, was man auch aus den anderen Regionen wie Bergisches Land oder Schwarzwald sehe und höre, mit dem Verkehrsversuch ein Stück weit reduziert werde. Er freute sich, dass es gelungen sei, das Bundesverkehrsministerium von dem Verkehrsversuch zu überzeugen und zeigte sich gespannt, wie der Versuch funktionieren werde. Wenn es mit solch vergleichsweise einfachen Mitteln funktionieren würde, dann könne Hürtgenwald zum Beispiel werden, wie man der Problematik ein Stück weit Herr werden könne.



BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen im Gespräch mit NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer.

RWTH Aachen begleitet das Projekt wissenschaftlich und wertet die Ergebnisse aus



Die Markierungen sollen dafür sorgen, dass Motorradfahrer in den Linkskurven außen fahren. Fotos: Lenzen

Dr. Dirk Kemper, der das Projekt bei der RWTH Aachen betreut, erläuterte die Funktionsweise: „Die Markierungen sollen dazu führen, dass die Motorradfahrer bewusster, langsamer und auf einer sicheren Linie durch die Kurven fahren.“ Auch wenn die Griffigkeit der Markierungen gegenüber den normalen Markierungen erhöht sei, hoffe man, dass die Motorradfahrer die Markierungen eben nicht überfahren würden. Es sei eine innovative Analyseverfahren mit mehreren Wärmebildkameras gewählt worden. Sie zeichnen ausschließlich das Fahrverhalten auf. „Wir freuen uns, dass wir uns an der Konzeption der neuartigen Markierung zur

Erhöhung der Sicherheit beteiligen konnten. Unsere KI-basierten Analysemethoden bieten insbesondere bei der Bewertung von neuen Infrastrukturelementen vielfältige Möglichkeiten“, sagte der Leiter Verkehrstechnik am RWTH-Institut. Die Untersuchung soll Basis für die Entscheidung werden, ob diese Art der Fahrbahnmarkierung künftig auf Deutschlands Straßen eingesetzt werden kann.

Für Straßen.NRW machte Direktor Dr. Sascha Kaiser deutlich, dass der Versuch dazu dienen soll, die Unfallzahlen zu senken und den Lärm zu reduzieren. Straßen NRW habe auch den Anspruch, Fahrbahnen sicher zu machen. „Motorradfahrer haben keine Knautschzone“, so Dr. Kaiser.

Fahrbahnmarkierungen sollen mehr Sicherheit für Motorradfahrer bringen

Die leicht ovalen Markierungen in zwei Linkskurven (einmal bergab- und einmal -aufwärts), sollen dafür sorgen, dass Motorradfahrer diese nicht überfahren, sondern weiter rechts auf der Fahrbahn bleiben und so die Kurven nicht schieben. Damit sollen Zusammenstöße mit entgegenkommenden Fahrzeugen verhindert werden.

Laut Aussage des Kreises gab es in den vergangenen zwei Jahren auf der Panoramastraße 34 Unfälle, bei 28 davon waren Motorräder beteiligt, die Strecke gilt als Unfallhäufungsstelle.



Gruppenbild mit allen am Verkehrsversuch auf der Panoramastraße beteiligten Akteuren.

Anmerkung des Autors

Die Fahrbahnmarkierungen beeinflussen die Kurvenfahrt tatsächlich, die meisten Motorradfahrer fahren außen an den relativ rutschfest gestalteten Markierungen vorbei. Für ortsunkundige und wenig erfahrene Motorradfahrer ist das sicher eine Hilfe und kann zu mehr Sicherheit auf gefährlichen Strecken beitragen. Diejenigen aber, die auf den Motorradstrecke für Probleme sorgen, weil sie die Straßen als private Rennstrecken missbrauchen, werden sich dadurch nicht von ihrem illegalen Treiben abhalten lassen. Dass es durch die Markierungen für Anwohner leiser wird, ist allerdings nur in geringem Maße zu erwarten. Diejenigen, die vorsätzlich Lärm verursachen, werden das auch auf den mit Markierungen ausgestatteten Strecken tun. Hier wird nur massiver Einsatz von Polizei helfen, Raser und Lärmverursacher zur Rechenschaft zu ziehen. Der Verkehrsversuch wird ganz sicher auch keine belastbaren Aussagen zum Lärm liefern können, denn in den beiden Kurven werden die allermeisten Motorradfahrer langsamer fahren. Dafür sorgt alleine schon der große Kameraturm am Straßenrand.

Der Verkehrsversuch ist richtig und wichtig, denn die in anderen Ländern schon bewährten Fahrbahnmarkierungen erhöhen die Sicherheit von Motorradfahrern. Wenn nur ein einziger Unfall durch die neue Technik verhindert wird, hat sich ihr Einsatz schon gelohnt. Es ist aber kein Allheilmittel. Die Strecken müssen insgesamt sicherer gestaltet werden, dazu zählen Unterfahrschutz, Flexpoller, Erdwälle und vieles mehr. Und das Bewusstsein der Motorradfahrer für Gefahren und das eigenen Fahrkönnen muss wieder steigen, es gibt viele Alleinunfälle, die zeigen, dass hier ein großer Handlungsbedarf besteht. Sicherheitstrainings sind ein geeignetes Mittel, das eigene Fahrkönnen zu verbessern und das Bewusstsein für die Gefahren im Straßenverkehr zu schärfen.

Siggi Bredl gestorben

Michael Lenzen

Am 31. Juli ist unser Versicherungsreferent Siegfried (Siggi) Bredl im Alter von 66 Jahren verstorben. Er war viele Jahre als Versicherungsreferent im BVDM tätig und hat bei vielen Veranstaltungen als Helfer mitgewirkt, unter anderem beim Elefantentreffen.



Um sein Engagement hat er nie viel Aufhebens gemacht, obwohl es eine Menge Arbeit bedeutete. Er hat angepackt und einfach gemacht. Siggi hatte eine klare Meinung, die er auch mitteilte.

Er liebte das Fahren mit seiner Honda Goldwing genauso wie den Kontakt und den Austausch mit Gleichgesinnten. Mit ihm konnte man nicht nur Benzin reden, sondern über viele andere Themen. Zuletzt war er auf unserer Jahreshauptversammlung zum 60. Geburtstag des Verbandes am Nürburgring. Dort überreichte er dem Vorstand noch eine Spende, die er in der Versicherungsbranche akquiriert und mit eigenen Mitteln aufgestockt hatte. Das zeigte uns deutlich sein Engagement für den Verband.



Siggi Bredl ist im Alter von 66 Jahren verstorben. Foto: R. Mohr

Wir verlieren mit Siggi einen engagierten Mitstreiter für die Sache des Motorradfahrens, einen versierten Experten und einen viel geschätzten Menschen. Er hinterlässt im BVDM eine Lücke, die nicht leicht zu schließen sein wird.

Wir sprechen den Angehörigen unser tief empfundenes Beileid aus. Der BVDM wird Siegfried Bredl ein ehrendes Andenken bewahren und wir werden uns bei vielen Veranstaltungen gerne an ihn erinnern.

Die Beerdigung fand am Freitag, 11. August, um 14.30 Uhr, in der Kirche St. Georg in Wortelstetten statt.

Reisebericht Schottland

Michael Wilczynski

Noch ein Reisebericht!?

Eigentlich wollte ich einen kleinen Reisebericht meiner diesjährigen Schottlandreise verfassen. Aber erstens hat unser Mitglied Markus D. erst im letzten Jahr einen Bericht verfasst und zweitens gibt es unzählige Bericht im Web. Ich habe mich bei der Routenplanung sehr an dem Buch von Erik Peters orientiert. Es ist kurzweilig und unterhaltsam, aber auch informativ geschrieben.

Für die Anreise nach Schottland gibt es diverse Fährverbindungen. Da die meisten von uns aber nicht über Unmengen an Urlaub verfügen, wird meist die Fähre Amsterdam (Ijmuiden) nach Newcastle von Motorradreisenden genutzt. Alternativ noch Rotterdam nach Hull, hier sind aber noch rund 230km Autobahn hinzuzurechnen. Die Fähren Hoek van Holland nach Harwich (+500km) und Calais- Dover (+560km) sind auch nicht wirklich attraktiv (Immer bis Newcastle gerechnet).

Auf den Fähren ist die Mitnahme von Benzin in Reservekanistern verboten. Für die Einreise nach Großbritannien ist ein Reisepass zwingend notwendig! Das Mitführen von Messern stellt im UK eine Straftat dar und kann sogar ins Gefängnis führen (Natürlich sind keine Speisemesser oder Schälmesser gemeint).



Das Wetter ist in Schottland immer ein Thema. 30 Minuten nach dem Regen war alles trocken. Fotos: Wilczynski

Viel zu schön, um nur Kilometer abzuspuhlen

Zum Thema Sehenswürdigkeiten muss jeder selbst entscheiden, was er sehen möchte. Auf alle Fälle ist Schottland viel zu schön, um nur Kilometer abzuspuhlen. Fast jede Stadt ist auf ihre Art sehenswert und schön. Sollten euch auf der Tour diese blauen Hinweisschilder auf bräunlichem Grund begegnen, dies sind Hinweistafeln zu touristischen Zielen. Meist sehr lohnenswert. Aber auch Hotels sind teilweise damit ausgeschildert.



Engstellen gibt es viele, aber auch reichlich Ausweichmöglichkeiten. Fotos: Wilczynski

Ach ja, Übernachten in Schottland. B&B gibt es natürlich immer noch. Da durch Corona die Hotelsituation sehr angespannt ist, muss man für 2 Personen etwa 100 Britische Pfund rechnen. Hotels sind meist etwas teurer aber nicht unbedingt besser. In der Saison sollte man zumindest für die Hotspots an den Wochenenden rechtzeitig im Voraus buchen. Bei schönem Wetter sind die Häuser meist durch die britischen Motorradfahrer ausgebucht.

Teilweise gibt es Rabatt mit dem BVDM-Ausweis

Beim Einchecken sollte man auch immer seinen BVDM-Ausweis vorholen und fragen, wieviel Rabatt es gibt. Manche Häuser lassen sich darauf ein und gewähren Nachlass. Man sollte dabei erklären, dass der BVDM das Pendant des britischen MAG ist.

Camping ist auf vielen Plätzen möglich und auch kostengünstiger. Auch das Wildcampen ist grundsätzlich erlaubt. Streckenplanung sollte jeder individuell betreiben. Aktuell sind viele auf der (ausgeschilderten) NC500 (North Coast 500/ exakt 516 Meilen lang) unterwegs. Scheinbar ein must do. Wer sich aber Zeit nimmt, und rechts und links der Route abweicht, kann unvergleichlich mehr sehen und genießen. Wie schon erwähnt die blauen Touristenschilder beachten.

Rücksichtvolles Fahrverhalten

Besonders bemerkenswert ist das Verkehrsverhalten in Schottland. Rücksicht wird großgeschrieben! Nicht nur auf den schmalen Single Roads. Dort sind etwa alle 50 bis 100 Meter Ausweibuchten, die nicht zum Parken gedacht sind. Aber auch auf den breiten zweispurigen Straßen wird in der Regel weniger als die zulässigen 60 Meilen pro Stunde gefahren. Überholen wird der Schotte nur, wenn er zweihundertprozentig überzeugt ist, dass alles frei ist. Vollkommen entspanntes Fahren.

Zudem gibt es in Schottland noch eine spezielle Beschilderung/Fahrbahnmarkierung für Motorradfahrer. Ein blaues Verkehrszeichen mit vier schrägen Strichen und einem Motorrad, auf der Fahrbahn sind dann diese vier Striche aufgemalt. Dies soll dafür sorgen, dass die Motorradfahrer eine sicherere Linie fahren.

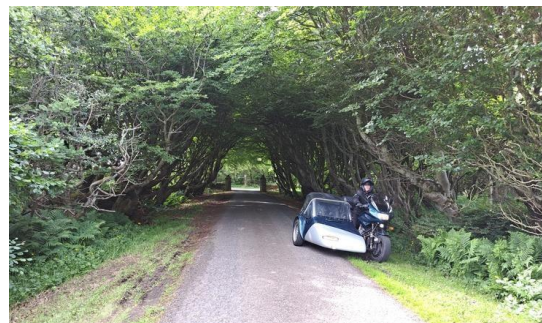
Essen und Trinken: Auch wenn Schottland das Land des Whiskys ist, sollte man darauf achten, dass in Schottland die Obergrenze von 0,5 Promille gilt. Alkoholfreie Getränke sind in Form von Softdrinks oder alkoholfreiem Bier überall zu bekommen.

Neben Haggis und Fish'n' Chips gibt es noch viele lecker Speisen. Das klassische schottische Frühstück ähnelt dem english Breakfast, jedoch werden in der Regel keine Bohnen dazu serviert, sondern geschmorte Champignons. Zudem oft Haggis und / oder black Pudding (Blutwurst). Man sollte es auf alle Fälle probieren. Für ein Abendessen für zwei Personen inklusive Getränke im Restaurant muss man 50 bis 60 Pfund rechnen. Im Fish'n' Chips-Laden zum Mitnehmen sind etwa 18 Pfund nötig.

Mein Fazit: Nehmt euch genügend Zeit, fahrt weniger Kilometer und genießt Schottland.



Die Flut kommt bei holy island.



Natürlicher Tunnel aus Bäumen beim castle of mey.



Am Wegesrand gerade der kleineren Straßen gibt es viel zu entdecken, hier eine Kapelle.



Foto: Transport Scotland

Eine Liste der Hotels und B&B, die wir aufgesucht haben.

„The Oxbang Kitchen“ in Grangemouth. Gute Zimmer und gutes Essen

„Lands of Loyal Hotel“ in Blairgowrie. Alter Landsitz, sehr gutes Essen, Einrichtung typisch britisch.

„Trinity Boutique B&B“ in Peterhead. Einfaches Zimmer, self Service Frühstück.

„Station Hotel“ in Portsoy. Gutes Haus, Restaurant und Pub. Gute Burger, familiäre Begrüßung. „Corriegarth Hotel“ in Inverness. Sauberes Hotel mit Pub. Innenstadt fußläufig erreichbar.

„Royal Thurso Hotel“ in Thurso. Gutes Haus mit kleinem Parkplatz hinter dem Haus. Es wird versucht sehr nobel aufzutreten.

„Bettyhill Hotel“ in Betty Hill. Direkt an der NC 500. Sehr sauber und gute Küche. Besitzer spricht Deutsch. Besser zwei Nächte bleiben und die Umgebung / Strände erkunden. „Tigh Na Failte“ in Ullapool. Privat. Schlafen in einer großen Gartenhütte (Bad, Schlafrum und kleiner Wohnbereich. Self Service Frühstück.

„Craig Nevis B&B“ in Fort William. Privat. Saubere Zimmer und gutes Frühstück. Sehr freundlicher Besitzer.

„Double Tree by Hilton“ in Dunblane. Sehr pompöses Hotel, große Zimmer, etwas in die Jahre gekommen. Sehr leckeres Frühstücksbuffet. (Das teuerste aber nicht das Beste auf der Reise)

„The Island View“ in Berwick-upon-Tweed / GB. Sehr freundliches Hotel mit schönen Zimmern. Der Wirt versucht alles zu machen um die Gäste zufrieden zu stellen. Sehr nah an Holy Island.

Fahrbahnmarkierungen in Schottland

Michael Wilczynski

Bei seiner Tour durch Schottland sind Michael Wilczynski die speziellen Fahrbahnmarkierungen für Motorradfahrer aufgefallen, die auf Kurven aufmerksam machen. Er hat sich informiert und die Informationen hier zusammengetragen:

Die Markierungen mit der Bezeichnung „Perceptual Rider Information for Maximising Expertise and Enjoyment“ (PRIMEs) sollen Fahrern helfen, bessere Entscheidungen zu treffen, wenn sie sich einer Kurve nähern. Die PRIMEs basieren auf der neuesten wissenschaftlichen Theorie über menschliche Faktoren und angewandte Psychologie, auch bekannt als „Nudge-Psychologie“, und bestehen aus neuen und innovativen „Gateway“-Straßenmarkierungen und einer dazugehörigen Informationstafel. Sie sollen Motorradfahrern ein Hilfsmittel an die Hand geben, das sie dazu anregt, ihre Fahrweise bei der Annäherung an eine Kurve anzupassen.



Insgesamt 22 Teststrecken im Westen von Schottland

Zweiundzwanzig Teststrecken wurden auf Straßen eingerichtet, die sich über 750 Quadratmeilen im Westen Schottlands erstrecken. Die Untersuchungen wurden über einen Zeitraum von drei Jahren durchgeführt, wobei man davon ausgeht, dass es sich um die bisher weltweit umfassendste Untersuchung des Verhaltens von Motorradfahrern handelt. Die Videoaufnahmen von über 32.000 Motorrädern, die die Markierungen benutzten, wurden manuell ausgewertet, und die Ergebnisse sind eindeutig. Nach der Installation von PRIME Fahrbahnmarkierungen haben die Projektpartner Folgendes festgestellt.

Eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit.

Eine signifikante Verbesserung der Straßenlage sowohl bei der Anfahrt als auch im Scheitelpunkt der Kurve.

Eine signifikante Verbesserung des Bremsverhaltens.

Darüber hinaus gab es seit Beginn der Versuche an keiner der zuvor identifizierten Unfallhäufungsstellen, an denen PRIME-Markierungen angebracht wurden, Kollisionen mit Motorradfahrern.

Ermöglicht wurde der transformative Ansatz durch den Road Safety Trust, der Transport Scotland als Projektleiter für die Erprobung des experimentellen Ansatzes Forschungsmittel in Höhe von über 215.000 Pfund zur Verfügung stellte.

Professor Alex Stedmon, ein weltweit anerkannter Experte auf dem Gebiet des Fahrerverhaltens und der Psychologie, leitete die Forschungsarbeiten und sorgte für wissenschaftliche Strenge während des gesamten Projekts. BEAR Scotland stellte sein Fachwissen zur Verfügung, indem es technische



Einfache Striche sollen den Motorradfahrer auf die richtige Linie leiten. Fotos: transport scotland

Lösungen für die Einrichtung der Teststrecken, Markierungen und Beschilderungen in ganz Schottland anbot.

Kostengünstige Maßnahme zur Verkehrssicherheit

Diese Arbeit trug nicht nur zur Evidenzbasis der wissenschaftlichen Theorie bei, die den Straßenmarkierungen zugrunde liegt, sondern bietet auch ein in Schottland getestetes und bewährtes Konzept, das potenziell weltweite Auswirkungen hat. Es handelt sich um eine kostengünstige Maßnahme, die die Straßenverkehrssicherheit für Motorradfahrer erheblich verbessert, wenn sie unter den richtigen Straßenbedingungen eingesetzt wird.

Der nächste Schritt wird die Erstellung eines Leitfadens für die schottischen Straßenverkehrsbehörden sein, wie sie PRIMEs auf lokaler Ebene umsetzen können. Diese kostengünstige Maßnahme wird für Straßenbehörden auf der ganzen Welt von Interesse sein, insbesondere dort, wo die Straßenverhältnisse, denen im Westen Schottlands ähneln.

Verkehrsministerin ist von den Markierungen überzeugt

Die Verkehrsministerin der schottischen Regierung, Fiona Hyslop MSP, sagte: „Die Beweise für die Auswirkungen des Projekts PRIME sind erstaunlich. Dies ist ein echter Triumph für die Straßenverkehrssicherheit, der zeigt, was passiert, wenn neueste akademische Theorie durch reale Anwendungen unterstützt wird - und das alles dank schottischer Ingenieurskunst und eines starken partnerschaftlichen Ansatzes möglich ist.

Wir wollten diese Studie durchführen, weil wir der festen Überzeugung sind, dass ein Todesfall auf unseren Straßen einer zu viel ist. Motorradfahrer sind in den Unfallstatistiken immer wieder überrepräsentiert, obwohl sie einen relativ geringen Anteil an den Verkehrsteilnehmern ausmachen - und die Probleme von Motorradfahrern beim Linksabbiegen sind allgemein bekannt. Der Road Safety Trust teilt unsere Vision von Verkehrssicherheit - und ich bin dankbar für ihre Unterstützung und Finanzierung, um die innovativen Ansätze zu testen. Auch BEAR Scotland hat sich weit über das übliche Maß hinaus engagiert, um technische Hindernisse zu überwinden und diese Studie zu ermöglichen.

Bis 2030 will Schottland in Sachen Verkehrssicherheit weltweit an der Spitze stehen

Das Besondere an diesem Ansatz ist, dass er auf Theorien der angewandten Psychologie und der menschlichen Faktoren beruht. Diese Ansätze haben sich dann unter realen Bedingungen als erfolgreich erwiesen, und zwar in der, wie wir glauben, größten jemals durchgeführten Studie zum Fahrerverhalten. Das ist eine enorme Leistung, die zu einem großen Teil durch die Zusammenarbeit von Professor Alex Stedmon und seinem Team mit den Beamten von Transport Scotland ermöglicht wurde, um eine strenge und von Fachleuten überprüfte Arbeit zu erstellen. Schottland arbeitet mit seinen Partnern daran, bis 2030 die beste Verkehrssicherheitsleistung der Welt zu erreichen, und hat das ehrgeizige langfristige Ziel, dass bis 2050 niemand mehr auf unseren Straßen schwer verletzt oder getötet wird. Das Projekt PRIME hat darauf mit innovativer Technik reagiert - und bewiesen, dass dieser Ansatz weltweit unter ähnlichen Straßenbedingungen angewendet werden könnte."

Projekt PRIME basiert auf angewandter Psychologie

Das Statement von Professor Alex Stedmon: Das Projekt PRIME ist das erste Mal, dass diese Art von Forschung durchgeführt wurde, um spezielle Straßenmarkierungen für Motorradfahrer zu untersuchen. Es war eine großartige Gelegenheit, die Prinzipien der angewandten Psychologie in der realen Welt anzuwenden, um Verhaltensänderungen bei einer bestimmten Gruppe gefährdeter Verkehrsteilnehmer zu unterstützen, die den Safe-System-Ansatz zur Verkehrssicherheit untermauern und den schottischen Rahmen für die Verkehrssicherheit bis 2030 unterstützen.

Zwischen 2020 und 2022 habe ich viele Wochenenden in den Highlands verbracht, um Daten zu sammeln und Fahrer zu befragen. Nach eingehender Analyse der Daten ist es großartig zu sehen, dass PRIMEs das Verhalten von Motorradfahrern auf so positive Weise beeinflussen.

Als begeisterter Motorradfahrer weiß ich, wie wichtig es ist, sich anspruchsvollen Kurven sicher zu nähern, und PRIMEs helfen den Fahrern, ihre Geschwindigkeit, ihre Position und ihr Bremsverhalten anzupassen. Die Arbeit wäre ohne die Unterstützung des Road Safety Trust und das Engagement von Transport Scotland, BEAR Scotland und Open Road Simulation nicht möglich gewesen. Es war ein komplexes Projekt, bei dem jeder Partner eine Schlüsselrolle bei der Gesamtleitung, der Forschung und den Analysen bzw. den Straßenbauarbeiten gespielt hat. Während des gesamten Projekts PRIME haben wir einen nutzerzentrierten Ansatz verfolgt, um eine Sicherheitslösung zu entwickeln, die von den Fahrern akzeptiert und genutzt wird. Es ist ein Projekt für Motorradfahrer und von Motorradfahrern!"

Die Geschäftsführerin des Road Safety Trust, Sonya Hurt: „Wir freuen uns sehr, dass wir das PRIME-Projekt unterstützen konnten, das einen neuen und innovativen Ansatz zur Reduzierung von Motorradunfällen darstellt. Anhand der Daten von Zehntausenden von Motorradfahrern zeigen die Ergebnisse, dass PRIMEs einen signifikant positiven Effekt auf das Verhalten der Fahrer haben. Das PRIME-Projekt steht im Einklang mit dem Safe-System-Ansatz, der ein ehrgeiziges Sicherheitsleistungsniveau und die derzeitige Best-Practice-Sicherheitskultur in der Straßenverkehrssicherheit darstellt.

PRIME befasst sich mit drei der fünf Grundlagen des sicheren Systems - sichere Geschwindigkeiten, sichere Straßennutzung sowie sichere Straßen und Straßenränder. Es ist sehr erfreulich zu wissen, dass eine Innovation im Bereich der Verkehrssicherheit, die in Schottland mit finanzieller Unterstützung durch den Road Safety Trust erprobt wurde, eine wichtige Rolle dabei spielen könnte, die Sicherheit von Motorradfahrern zu erhöhen und Kollisionen und Unfälle weltweit zu reduzieren."

Ian Stewart von BEAR Scotland: „Ich bin stolz darauf, dass BEAR Scotland als wichtiger Partner bei den laufenden innovativen Motorrad-PRIME-Versuchen zu diesem innovativen, potenziell lebensrettenden Motorradsicherheitsprojekt beigetragen hat. „Die Verkehrssicherheitsingenieure von BEAR Scotland waren von Anfang an in dieses praxisnahe Forschungsprojekt involviert, und ihr Fachwissen ermöglichte die Durchführung des Projekts auf schottischen Straßen. Wir unterstützten das Projekt durch die Erstellung des ersten Machbarkeitsberichts, die Identifizierung potenzieller Versuchsstandorte und die Entwicklung und Installation neuer Straßenschilder und Straßenmarkierungen.

Diese Arbeit hat das Potenzial, eine kostengünstige und äußerst nützliche Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu sein, die dazu beitragen wird, die Zahl der Motorradunfälle auf unseren Straßen in den kommenden Jahren zu verringern. Es wird davon ausgegangen, dass die Versuche in den nächsten Jahren weiter ausgedehnt und möglicherweise auf das gesamte Fernstraßennetz und das örtliche Straßennetz in Schottland ausgedehnt werden.

Anlassen 2023 Nürburgring mit Gottesdienst

Markus Diewald

Das Anlassen am Nürburgring am 2.4.2023 war wetterbedingt extrem.

Den ganzen Tag entweder Regen oder Nebel, erst am Nachmittag wurde es etwas trockener. Auch die Temperaturen ließen uns im Stich, selten mehr als 4 bis 7 Grad.

Anders als durch das Wetter zu erwarten, war es ein guter Tag. Viele Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen fanden sich ein. Bei einem

Heißgetränk aus unserem Anhänger wurde über unsere Themen geplauscht. Es waren gute und interessante Gespräche. Oft wurden wir gefragt



wer wir sind und was wir tun. Hier war Aufklärungsbedarf! Eines der Themen, Streckensperrungen für Motorräder, traf auf viele offene Ohren! Auch unsere Sicherheitstrainings fanden einige Interessenten. Wir konnten einige interessierte Besucher von unserem Engagement überzeugen und ließen ihnen einige der mitgebrachten Informationen zukommen.

Bei einem Rundgang über den Platz sah der Autor ein ihm sehr bekanntes Mofa aus seiner Jugend, sogar die Farbe stimmte: Zündapp Bergsteiger von ca. 1969. Da geht einem das Herz auf. Wieviele Kilometer ich damit gefahren bin, läßt sich gar nicht mehr beziffern. Der Stand hatte noch so einiges aus den frühen Mofazeiten zu bieten! Toll, was die Jungs und Mädels da angebracht hatten.

Regelmäßige Besucher am BVDM-Stand waren die Uniformierten Kollegen der Polizei, die mit einer ganzen Motorradstaffel vor Ort waren. Leider war deren Formationsvorführung mit ihren Einsatzmaschinen im Nebel untergegangen. Kennengelernt hatten unsere Mitstreiter Karin und Bernd einige der Polizisten beim Motorradsymposium der Trierer Polizei am Vortag in Hillesheim.

Aber die Gespräche bei uns am Stand, bei einem Heißgetränk, waren durchweg interessant und gut. Auch wurden für weitere Aktionen wie "Kaffee statt Knöllchen" Kontakte geknüpft. Einer Zusammenarbeit mit der Rheinland-Pfälzischen Polizei sehen wir jedenfalls mit großer Freude entgegen.



Auch die luxemburgische Polizei schaute bei uns vorbei. Hier gab es gemeinsame Aktionen der deutschen und luxemburgischen Polizei, Länder übergreifende Kommunikation. Nett, interessant und definitiv wiederholungsbedürftig.

Besonders gerne besucht wurde, zumindest zum Aufwärmen, der große Blutspende-Wagen des Roten Kreuzes. Dieser war besonders beheizt und es diente ja dem guten Zweck. Den ganzen Tag bemühte sich eine Band mit ihrer Musik auf der großen Bühne. Die Armen hatten es nicht leicht bei den Temperaturen.



Nach dem Gottesdienst um ca. 15 Uhr starteten die anwesenden Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen zum Korso über die Nordschleife. Wir nutzten diese Zeit für den Abbau und machten uns wieder auf den Heimweg.

Das Fazit fällt, trotz des durchwachsenen Wetters, positiv aus. Danke an alle Besucher, die vorbei kamen.

Ich hoffe wir sehen einige der Besucher beim [Bergischen Anlassen](#) wieder.

Endurotraining im Bergischen Land

Markus Diewald

Über Facebook bin ich auf ein Enduro-Training gestoßen, das mich direkt neugierig machte:

[Uwes Schievtraining](#). Zielgruppe: Reisedampfer und Reiseenduros. Deifnitiv keine Sportenduros! Und dann noch in Lindlar? Also keine 20 Minuten von mir zu Hause entfernt. Kurz die Videos gecheckt: klingt interessant. Also gebucht für Samstag, 1. Juli 2023.



Nicht viel Enduroerfahrung

Meine Enduroerfahrungen beschränken sich auf ein Hechlingen-Training von BMW vor vielen Jahren und ein Stöffelparktraining von Heikes Escape Trainings vor 2 Jahren. Ausserdem bin ich im September einige Schotterpisten in den Französisch-Italienischen Alpen gefahren. Früher, als ich noch jung war, bremste mich auch keine Piste. Also ging ich da eher locker ran, immer nach dem Motto: Was soll schon schief(v) gehen?

Samstagmorgen, die Tenere geschnappt und ab nach Lindlar. Die Location ist ein Steinbruch, den ich schon seit 40 Jahren kenne, aber noch nie von innen gesehen habe. Am geschlossenen Tor warteten bereits drei Teilnehmer und wir begrüßten uns. Apropos Teilnehmer: Maximal zehn waren gewünscht, es wurde eine Gruppe von sechs. Bei zwei Trainern ein super Verhältnis. Pünktlich zur angekündigten Zeit erschien Peter, der Trainer. Stilgerecht, mit einer KTM und einer sehenswerten Försterwende. Jau, das würde ich auch gerne können.



Der Weg führte und ganz nach oben und stilgerecht unter einem Baggerarm gab es eine Gesprächsrunde bei Kaffee und Beschreibung der Erfahrungen/Erwartungen. Die Stimmung war gespannt, aber sehr gutgelaunt. Peter und seine Partnerin Kati erklärten noch kurz das Vorgehen, und schon ging es auf die Mopeds. Im Stand wurden Haltung, Position und Einstellungen besprochen. Auch die klaren Empfehlungen der Trainer auf die vielen Rückfragen kamen bei den Teilnehmern gut an.

Dann folgten einige (steinige) Runden über das Gelände mit Lockerungs- und Balanceübungen mit anschließendem Slalomfahren um Pylonen, welche seltsamerweise das Wandern anfangen (danke Kati!) und so wurden die Kurven immer schwieriger. Auch hier gab es wieder viele sinnvolle Rückmeldungen und Empfehlungen der Trainer. Bremsübungen mit und ohne die üblichen technischen Helferlein standen an, um die Unterschiede herauszufinden. Auch hier konnte jeder seine Grenzen erfahren und bekam die passende Rückmeldung durch die Trainer.

Auf unterschiedlichsten Untergründen rauf und runter

Nachdem die Kurven- und Bremstechnik verbessert war, wurde dies wiederum in kleinen Runden über das Gelände angewendet. Kurz zum Gelände: Der Steinbruch ist ein beeindruckendes Gelände, hier geht es über unterschiedlichsten Untergründen rauf und runter. Das Wetter war zum Glück durchwachsen, da es durch den Regen nicht so staubte. Alle Wege sind mit Reiseenduros locker befahrbar.

Die gefahrenen Runden wurden ausgeweitet und der Schwierigkeitsgrad stieg mit den erfolgreich durchgeführten Übungen. Das passte!

Die einzige, nasse Wiese allerdings brachte einige Teilnehmer an ihre Grenzen. Aber das lösten wir in Form von Mannschaftssport, also nicht wirklich ein Problem und die Mopeds blieben ohne Schäden.

Besonders herausfordernd waren für mich die Kehren im losen Untergrund. Die nasse Wiese war nur nicht für mich eine Mutprobe und brachte meine Reifen doch stark an ihre Grenzen.

Vor der nächsten Schwierigkeit gab es leckere Stärkung

Die Organisation (Uwe himself) sorgte für ein großes Pizzablech einer örtlichen Pizzeria zur Mittagspause und Getränke standen während der gesamten Veranstaltung zur Verfügung. Eine Schüssel mit süßen Kleinigkeiten als Nervennahrung waren jederzeit greifbar aber nicht wirklich notwendig.

Nach der sehr leckeren Pizza kam die nächste Übung: Wenden am Berg! Beschrieben war der Fall: Bergauf fährt man vor eine Sperre und muss wieder zurück. Diese Übung sieht leicht aus, stellte aber die Teilnehmer vor eine echte Herausforderung! Mit den schweren Maschinen stellte sich eine solche Aufgabe als knifflig heraus. Der Untergrund war sehr lockeres Geröll und erschwerte es besonders den sehr schweren Maschinen. Sehenswert war es auf jeden Fall!



Aber auch diese Übung konnten alle Teilnehmer unfallfrei absolvieren. Anschließend ging es wieder in den Steinbruch und es wurden noch einige Runden mit steigendem Schwierigkeitsgrad gedreht. Enge Kehren, Matschdurchfahrten, immer wieder mit Hinweisen zu Balance und Blickführung. Doch irgendwann war die Zeit einfach um und die Teilnehmer wurden zusehends müde.

Abschluss mit Fazit und Grillwurst

Zum Abschluss des Tages wurde noch der Gasgrill angeschmissen und es gab Grillwürste im Brötchen, das Ganze garniert mit einem alkoholfreien Radler bei reichlich Erfahrungsaustausch.

Auch ein Feedback wurde von den Trainern eingefordert. Dieses fiel ausschließlich „sehr gut“ aus. Alle Teilnehmer waren sich einig: Viel gelernt, viel Spaß gehabt, viele neue Kenntnisse im Gepäck! Der Tag war richtig gelungen.

Mein persönliches Trauma, "Links-steil-bergauf-Kehre", am Col de Sommeiler geschickt abgelegt, konnte ich hier im Gelände üben und es klappt. Auch ganz loser Untergrund, wenn das Moped beginnt in alle Richtungen zu wandern, verlor durch die Übungen den Schrecken. Un besonders stolz kann ich berichten, dass meine Tenere das einzige Moped an dem Tag war, welches nicht aufgehoben werden musste.

Gemeinsam mit ein paar der Teilnehmern ging es noch zum Motorradreinigen zu einer Tankstelle in Lindlar nah am Gelände. Und da floss viel Schweiß und Schlamm. Die Maschinen waren artgerecht eingesaut und verschlammt.

Müde, abgekämpft und dreckig trat ich den Heimweg an. Es war zum Glück nicht weit.

Folgende Artikel könnten Euch auch interessieren:

[Kurventraining des LVRR](#)

[Termine Motorradtrainings](#)

[BVDM-Trainer Stefan Zimmermann](#)



War die Klage gegen die Priorei ein Fehler?

Michael Wilczynski

Wie wir schon berichtet haben, war die Klage gegen die Sperrung der Priorei für den BVDM e.V. erfolgreich. Leider mehren sich die Beschwerden der Anwohner über eine Lärmbelästigung durch den verstärkten Motorradverkehr. Auch die ersten Unfälle hat es schon gegeben. Auch die Berichterstattung sowie ein Kommentar in der Presse, sind für die Wahrnehmung der Anwohner nicht förderlich. In dem Kommentar wurde die Strecke in Bezug auf Lautstärke mit dem Nürburgring verglichen. Dies ist zum einen natürlich Unsinn,

zum anderen auch kontraproduktiv. Nun werden einige Motorradfahrer genau deshalb angelockt.

Vor Ort ein Bild der Situation gemacht

In den letzten Wochen konnte ich mir selbst ein Bild von dem Verkehr an der Strecke machen.

Die Strecke ist in einem einigermaßen passablen Zustand, leider wurden unsere Anregungen in Sachen Sicherheit gar nicht berücksichtigt und nicht umgesetzt. Auch unser Angebot an die Behörden, gemeinsam eine Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ durchzuführen, wurde bislang ignoriert.



Bei meinen letzten Besuchen an der Strecke stellte ich mir die Frage, warum. War die Freiklagung der Strecke ein Fehler? Warum fährt man diese Strecke mehrmals hintereinander rauf und runter? Warum versucht man, seine persönlichen Bestzeiten im öffentlichen Straßenverkehr zu verbessern?

Zu den letzten beiden Fragen, habe ich keine Antwort, da ich unter Motorradfahren etwas anderes verstehe. Meine Art Motorrad zu fahren, beinhaltet genießen und nicht zu belästigen. Die Belästigung ist da, wird aber nicht bewusst verursacht.

Keine Ausgrenzung von Motorradfahrern

Zur Frage ob die Klage ein Fehler war: Nein! Es darf keine Ausgrenzung einer Gruppe geben, weil einige sich nicht regelkonform verhalten. Die Problematik der schönen Strecke ist das Fehlverhalten der Behörden. Ob dies aus Geldmangel oder zu wenig Interesse an den Anwohner geschieht, ist zweitrangig.

Es muss mehr kontrolliert werden, es müssen bauliche Veränderungen her. Alleine der fehlende Unterfahrschutz in weiten Bereichen, stellt einen groben Mangel dar. Wir bieten den Behörden hier erneut unsere Zusammenarbeit an.

Einsatz in Bad Essen

Michael Wilczynski

Kaffee statt Knöllchen mal wieder in Bad Essen



Auf Sonntag, 4. Juni, hatten wir uns mit den Behörden des Landkreises Osnabrück für eine gemeinsame Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ verständigt. Austragungsort sollte der Parkplatz an der Bergstraße in Bad Essen sein. So eine Aktion wird ja nicht spontan durchgeführt, sondern bedarf schon einiger Kommunikation im Vorfeld. Die Behörden müssen ja Genehmigungen erteilen, und auch das Personal muss dafür abgestellt werden.

Zumindest der Wettergott war uns nach dem verregneten Frühling hold. Bei blauem Himmel hatten wir unseren Stand gegen Mittag eingerichtet und die Kaffeemaschine konnte ihren Dienst verrichten. Es wurden ungefähr 30 Liter Kaffee an die Motorradfahrenden, die durch die Polizei herausgewunken wurden, ausgeschenkt.

Mit acht Helfern vor Ort

Neben unseren acht Helfern des BVDM, waren Polizei und Kreisordnungsamt vor Ort. Eine weitere Unterstützung durch die Blue Knights war auch dabei und es entstand bei allen Helfenden eine gute Stimmung. Ein besonderer Höhepunkt für alle Anwesenden war der Radarwagen des Kreises Osnabrück. Hier wurde die Technik erklärt und alle möglichen Fragen beantwortet.



Bei der Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ an der Bergstraße war einiges los. Foto: Wilczynski

Kaum gravierende Verstöße



BVDM, Polizei und Blue Knights suchten das Gespräch mit den Motorradfahrern. Foto: Wilczynski

Natürlich waren die meisten angehaltenen erst einmal erschrocken und mussten durch uns beruhigt werden. Nach einer Einladung auf eine Tasse Kaffee oder Tee ging der Puls erst mal wieder runter und es gab reichlich Benzin zu reden. Durch Michael von den Blue Knights wurden Fragen zur Technik und Umbauten am Bike beantwortet, und auf leichte Mängel aufmerksam gemacht. Jedoch gab es keine gravierenden Verstöße.

Die nächste Aktion ist schon in Planung

Auf diesem Weg möchte ich mich bei allen Teilnehmern und Helfern bedanken. Danke für alles.

Ja und das nächste „Kaffee statt Knöllchen“ im Landkreis Osnabrück ist schon wieder in Planung. Ich freue mich drauf.

Demonstration gegen Streckensperrungen für Motorradfahrer

Michael Lenzen

Bergisches Anlassen 2023 in Lindlar

Bei ungemütlich kühlen Temperaturen, aber immerhin trockenem Wetter, folgten rund 100 Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen der Einladung des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM e.V.) zum Bergischen Anlassen in Lindlar. Wie seit Jahren Tradition demonstriert der Motorradfahrerverband mit der Veranstaltung zu Beginn der Saison gegen Streckensperrungen für Motorradfahrer. In Lindlar ist die K 19 zwischen Lindlar und Engelskirchen seit Jahren in den Monaten März bis Oktober jeweils montags bis Freitag von 17 bis 22 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen von 8 bis 22 Uhr für Motorradfahrer gesperrt. Immer wieder klagt der BVDM erfolgreich gegen Streckensperrungen.



Die Motorräder der Teilnehmer auf dem Veranstaltungsgelände am Rathaus in Lindlar.

Sperrungen sind keine Lösung

Sperrungen für Motorradfahrer sind keine Lösung, sie verlagern die Probleme nur auf andere Strecken, so die Überzeugung des BVDM, der beim Bergischen Anlassen ankündigte, gegen die Sperrung wieder vor Gericht zu ziehen. Michael Wilczynski, 2. Vorsitzender und Referent für Streckensperrungen appellierte zu Saisonbeginn auch eindringlich an alle Motorradfahrer rücksichtvoll zu fahren und die Straßenverkehrsordnung zu beachten. Er verurteilte das Verhalten derjenigen, die Rennen auf öffentlichen Straßen austragen und vorsätzlich Lärm verursachen.



Michael Wilczynski sprach beim Bergischen Anlassen. Foto: Lenzen

Allerdings könne es auch nicht sein, alle Motorradfahrer für das Fehlverhalten einer Minderheit in Sippenhaft zu nehmen, sie als Lärmterroristen zu verurteilen und immer mehr Streckensperrungen zu fordern. „Statt über uns, sollten Anwohner und Politiker mit uns reden“, so Wilczynski. Die Presse forderte er auf, objektiv und fair und nicht, wie es immer häufiger geschehe, einseitig negativ über Motorradfahrer zu berichten.

Der friedliche Umgang miteinander sei der richtige Weg, sagte Ede (Eduard Dyck) von den Sons of God in seiner Predigt. Mit richtig guter Musik unterhielt Dr. Mojo die Motorradfahrer.

Durch Brötchen und Kaffee gestärkt, die der BVDM bei seinem Biker-Frühstück gegen eine Spende für seine Arbeit gegen Streckensperrungen ausgab, brachen die Teilnehmer zur Demonstrationsfahrt auf, die über die gesperrte K 19 führte. Ohne Zwischenfälle kamen alle Motorradfahrer wieder wohlbehalten vor dem Rathaus in Lindlar an.



„Ede“ von den Sons auf God bei seiner Predigt. Foto: BVDM/Lenzen

BVDM bedankt sich bei allen Helfern

Der BVDM bedankt sich bei der Gemeinde Lindlar, der Polizei des Oberbergischen Kreises und der Johanniter Unfallhilfe für die gute Zusammenarbeit und die Begleitung der Demonstrationsfahrt. Bei Dr. Mojo für die richtig gute Musik, bei ttcars aus Solingen für die kostenlose Verleihung des Anhängers, bei Stefans Imbiss aus Lindlar für die Verköstigung und beim Karnevalsverein Fenke für die Verleihung des Toilettenwagens und ganz besonders herzlich bei seinen vielen ehrenamtlichen Helfern, die für das gute Gelingen der Veranstaltung durch Organisation, Auf- und Abbau, Brötchenschmierern und Kaffeekochen gesorgt haben.

Auf ein Wiedersehen 2024

Für das nächste Jahr hofft der BVDM auf besseres Wetter und wieder mehr Teilnehmer. Vielleicht gibt es dann ja auch schon etwas Positives von der K 19 zu berichten. Der



Die Motorradfahrer grüßen bei der Demonstrationsfahrt auf der gesperrten K 19 den Fotografen.

Verband ist zuversichtlich, auch die Klage gegen die Sperrung der K 19 gewinnen zu können. Im Oberbergischen Kreis gibt es mit dem sogenannten Schladernring eine weitere Strecke, die für Motorradfahrer gesperrt ist. Hier wurde an einigen Abschnitten jetzt Tempo 50 angeordnet und Unterfahrschutz montiert. Der BVDM hat daraufhin den Landrat des Kreises angeschrieben und ihn aufgefordert, die Sperrung zurückzunehmen, da der Grund für die Sperrung, die Gefährlichkeit der Strecke für Motorradfahrer, nun beseitigt ist. Wir sind gespannt, wie die Reaktion ausfällt und werden darüber berichten und gegebenenfalls auch hier juristische Maßnahmen veranlassen.

Allgemeines

Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung per Mail an die geschaefsstelle@bvdm.de in gedruckter Version. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer [Homepage](#) herunterladen.

Auf Wunsch werdet ihr per Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht.

Impressum

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

Chefredaktion:
Michael Lenzen(lz)
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:geschaefsstelle@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.

