

Festrede zum 10. Hambacher Bikerfest am 2. August 2008

Von Rolf „Hilton“ Frieling

MID – Motorrad Initiative Deutschland e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Bikerinnen und Biker,

bereits zum zehnten Mal treffen wir uns hier in Hambach, um unter dem Motto „für Verkehrssicherheit - gegen Diskriminierung“ unsere Stimme als Biker und Motorradfahrer zu Gehör zu bringen. Ausgerechnet zum ersten runden Geburtstag des Hambacher Bikerfestes ist das Schloß mit seinem gediegenen Ambiente wegen Umbauarbeiten geschlossen. Für die MID war es jedoch wichtig, die Kontinuität zu wahren. Deswegen sind wir sehr dankbar, daß uns der Wirt der Burgschänke, Herr Rusche, sein Gelände als Ausweichquartier zur Verfügung gestellt hat. Die rustikale Atmosphäre in Sichtweite des Schlosses gibt der Veranstaltung nun eine besondere Note.

Immer wieder werde ich gefragt, was sich eigentlich hinter dem Kürzel MID verbirgt. Deswegen möchte ich zum Einstieg noch einmal kurz darauf eingehen, wer Euer Gastgeber bei der heutigen Veranstaltung ist.

MID bedeutet ausgeschrieben „Motorrad Initiative Deutschland e.V.“. Die MID wurde 1997 gegründet und ist das Koordinierungsgremium der deutschen Motorradfahrerverbände. Mit der MID haben wir eine Plattform geschaffen, gemeinsame Positionen zu motorradpolitischen Themen zu erarbeiten und die politische Arbeit der Verbände aufeinander abzustimmen. Das ist nicht immer einfach und gelingt auch nicht in allen Fällen.

Wenn die politische Arbeit der Verbände aber kein Selbstzweck, sondern wirksame Vertretung der Interessen aller Motorradfahrer sein soll, ist eine Vielzahl von Einzelmeinungen wenig hilfreich. Ernst genommen werden wir nur dann, wenn wir mit einer Stimme sprechen. In der MID haben alle Verbände die Chance, sich einzubringen, egal ob groß oder klein. Ein gemeinsamer Standpunkt verleiht uns ein Gewicht, das ein einzelner Verband nie erreichen könnte. Über die MID können wir zudem unsere knappen Ressourcen bündeln. Denn alle Fahrerverbände sind Freiwilligenorganisationen mit begrenzten personellen und finanziellen Möglichkeiten. Die MID ist also die Verkörperung des alten Sponti-Spruchs: „gemeinsam sind wir unausstehlich“.

Die MID als Koordinierungsgremium hat sich in den letzten Jahren zum kompetenten und verlässlichen Ansprechpartner der Politik, den Behörden und der Öffentlichkeit entwickelt. Sie ist mittlerweile eine Institution innerhalb der Motorrad-Community, an der man auch mit viel Mühe nicht mehr vorbei kommt. Wenn es die MID nicht gäbe, müßte sie dringend erfunden werden.

Zehn Jahre Hambacher Bikerfest sind ein Anlaß, stolz zu sein. Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie mich Hans Kaiser im Jahr 1999 anrief und fragte, ob ich bereit wäre, auf einer Veranstaltung der Sportgemeinschaft Stern, der Betriebssportgruppe der Daimler Chrysler AG, ein paar Worte über die notwendige Verbesserung des Ansehens der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit zu sagen. Damals war von einem Privatsender ein Fernsehbericht über „rasende Motorradfahrer“ auf bundesdeutschen Autobahnen mit den üblichen Verallgemeinerungen gezeigt worden. Die

Daimler Chrysler AG ist mittlerweile Geschichte. Das aus diesen ersten Anfängen weiterentwickelte Hambacher Bikerfest hat sich dagegen zum bundesweit beachteten Event der Fahrerverbände entwickelt, trotz der nicht immer einfachen Rahmenbedingungen.

In den letzten Jahren wurden anlässlich des Hambacher Bikerfestes fünf Städte und Gemeinden, von Goslar bis Garmisch, von der MID als „Die motorradfreundliche Stadt in Deutschland“ ausgezeichnet, ein in Europa bis heute einmaliger Titel. 2004 wurde erstmals eine Behörde, die Niederlassung Euskirchen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, als besonders motorradfahrerfreundlich ausgezeichnet. Mit dieser Auszeichnung haben wir positive Signale gesetzt, die zur Nachahmung animieren sollen. Ich freue mich, daß wir auch in diesem Jahr wieder eine würdige Preisträgerin gefunden haben, die wir Euch im Anschluß an meine Festrede vorstellen werden.

Auch beim Thema „Verkehrssicherheit für Motorradfahrer“ hat es in den letzten Jahren deutliche Fortschritte gegeben. Seit Jahren sind die Unfallzahlen auf Deutschlands Straßen rückläufig, auch in der Gruppe der Motorradfahrer. Bezogen auf den weiter steigenden Fahrzeugbestand sind die Zahlen durchaus erfreulich. Allerdings bleibt hier noch viel zu tun.

Mit der Veröffentlichung des „Merkblatts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Oktober 2007, an dessen Erstellung wir als MID in den letzten Jahren maßgeblich mitgearbeitet haben, sind für den Straßenbau und die Straßenunterhaltung neue Maßstäbe gesetzt worden. Die Umsetzung des sogenannten „MVMot“ in den einzelnen Bundesländern ist derzeit in vollem Gange. Herr Bergerbusch ist in seinem Vortrag ja ausführlich auf die Situation in Nordrhein-Westfalen eingegangen.

Wir als Verbände stellen uns unserer Verantwortung in Fragen der Verkehrssicherheit und haben unsere aktive Mitarbeit bei der Umsetzung des MVMot angeboten. Unsere Erfahrung in motorradspezifischen Fragen wird nicht nur in Nordrhein-Westfalen dankbar genutzt. Motorräder als Einspurfahrzeuge reagieren nun einmal wesentlich sensibler auf den Straßenzustand als mehrspurige Fahrzeuge. Ein schmaler Bitumenstreifen auf der Fahrbahn stellt für PKWs und LKWs im Regelfall kein Problem dar. Für den Motorrad- oder den Rollerfahrer kann ein solcher Streifen aber das Ende der Fahrt bedeuten. Denn unsachgemäße Bitumenreparaturen führen bei Hitze oder Nässe schnell zu einem Sturz. Wenn dann noch ein ungesicherter Leitplankenpfosten oder ein falsch positioniertes Verkehrsschild im Weg steht, endet die Fahrt in einer Katastrophe.

Es ist sicher richtig, daß der geübte Fahrer auf einer übersichtlichen Strecke und bei Tag Bitumenpfusch im Regelfall von Weitem erkennen und rechtzeitig reagieren kann. Bei Dunkelheit und Regen auf unbekannter Strecke sieht das aber ganz anders aus. Da ist auch der „Profi“ voll und ganz damit beschäftigt, durch das verschmierte und vielleicht sogar beschlagene Visier die Streckenführung zu erkennen. Für einen Sturz auf einer Bitumenfuge reicht aber selbst bei moderater Geschwindigkeit eine minimale Schräglage aus. Nicht umsonst spricht man in Biker-Kreisen von „schwarzem Glatteis“.

Der wesentliche Vorteil des „MVMot“ im Vergleich zu ähnlichen Merkblättern zum Beispiel in Norwegen und Großbritannien liegt in der Definition eines Prozesses zur schrittweisen Verbesserung der Straßeninfrastruktur. Alle drei Jahre ist der sogenannte „Straßenbaulastträger“ gezwungen, eine Sonderauswertung über Motorradunfälle in seinem Verantwortungsbereich vorzunehmen, um unfallauffällige Abschnitte im Straßennetz aufzuspüren. Nach einer detaillierten Analyse der Unfallsachen und einem Vor-Ort-Termin muß er dann ein Maßnahmenpaket schnüren und umsetzen, mit der sich die Situation grundlegend verbessern soll. Eine Vielzahl von Maßnahmenbeispielen erleichtert ihm dabei die Arbeit.

Im Jahr 2004 haben wir, wie bereits erwähnt, die Niederlassung Euskirchen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen als „motorradfahrerfreundliche Behörde in Deutschland“ ausgezeichnet. Dort wurde der Unterfahrschutz für Leitplanken „Modell Euskirchen“ entwickelt, der für viele Motorradfahrer zum Lebensretter wurde. Seit Juli 2004 gibt es einen Erlaß des Bundesverkehrsministers, der den Einsatz dieses Unterfahrschutzes unter bestimmten Rahmenbedingungen billigt. In der Folge haben mehrere Bundesländer die Verwendung des „Modells Euskirchens“ an Unfallschwerpunkten für Motorradfahrer verbindlich vorgeschrieben. Auch das „MVMot“ geht ausführlich auf diesen Unterfahrschutz ein.

Der europäische Dachverband der Motorradfahrerverbände, FEMA, in dem wir seit vielen Jahren aktiv mitarbeiten, ist seit Anfang letzten Jahres assoziiertes Mitglied des europäischen Normungsgremiums CEN. Was wir uns von dieser kostenintensiven Mitarbeit erhofft hatten, ist schneller als erwartet Realität geworden: der zuständige Unterausschuß des CEN hat beschlossen, Motorradfahrer in die Normierung sogenannter „Fahrzeugrückhaltesysteme am Straßenrand“ einzubeziehen. Denn in der bisherigen Leitplankennorm EN 1317 kommen Motorradfahrer überhaupt nicht vor.

Wenn jetzt noch die derzeit in Arbeit befindliche Infrastrukturdirektive der EU, in der Minimalanforderungen an die Straßeninfrastruktur europaweit festgelegt werden, uns Motorradfahrer angemessen berücksichtigt, sind wir wirklich einen großen Schritt weiter.

Bei der Erarbeitung des Merkblatts der FGSV, aber auch bei unserer derzeitigen „Roadshow“ durch die Verkehrsministerien der Länder, erleben wir, daß unsere Gegenüber mittlerweile ein offenes Ohr für unsere Anliegen haben. Zum Teil sind sie selber Motorradfahrer, die unsere Probleme aus eigener Anschauung kennen. Herr Bergerbusch oder unser Festredner aus dem Jahr 2006, Herr Groß, sind dafür ein gutes Beispiel.

Es ist zwar nicht zu erwarten, daß sich mit einem Schlag alles zum Besseren wandelt. Denn das Problem fehlender Finanzmittel im Bund, den Ländern und den Gemeinden wird durch unsere erfolgreichen Aktivitäten kurzfristig nicht gelöst. Aber das Problembewußtsein der Verantwortlichen ist deutlich gestiegen, was ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist. Ich denke, wir sind auf einem guten Weg, der beim 1. Hambacher Bikerfest so noch nicht absehbar war.

Wir Fahrerverbände stellen uns aber auch in anderer Form unserer Verantwortung für die Verkehrssicherheit. Mit der aktiven Unterstützung von Verkehrssicherheitsaktionen der Polizei und anderer Institutionen leisten wir seit Jahren einen Beitrag, zu

vorausschauender und defensiver Fahrweise anzuhalten. Ein aktuelles Beispiel ist die Verkehrssicherheitswoche der Stadt Hamm in diesem April, bei der die Biker Union mit einem eigenen Stand vertreten war. Während an den anderen Ständen bezahlte Mitarbeiter Aufklärungsarbeit leisteten, mußten unsere Leute Urlaub nehmen, um die Standbesetzung für 10 Tage stellen zu können, ein Kraftakt, den man gar nicht hoch genug bewerten kann.

Einige unserer Stammtische veranstalten zu Saisonbeginn Fahrsicherheitstrainings und Erste-Hilfe-Kurse. Auch bei unseren gemeinsamen Ausfahrten spielen Geschwindigkeit und Risiko keine Rolle. Das unsere Arbeit nachweislich Früchte trägt, hat sich an einem, selbst für uns überraschendem Beispiel gezeigt: unser Kooperationspartner in Versicherungsfragen hat festgestellt, daß BU-Mitglieder in der Kfz-Versicherung ein deutlich geringeres Schadensaufkommen haben, als andere Motorradfahrer.

Auch das zehnte Hambacher Bikerfest steht unter dem Motto „für Verkehrssicherheit - gegen Diskriminierung“, zwei Begriffe, die auf dem ersten Blick nichts miteinander zu tun haben. Über Verkehrssicherheit habe ich bis jetzt ausführlich gesprochen. Diskriminierung von Motorradfahrern: ist das überhaupt ein Thema ?

Im Frühjahr letzten Jahres ist die Zahl schwerer Motorradunfälle stark angestiegen. In meinem Festvortrag vom letzten Jahr bin ich ja auf die Hintergründe eingegangen. Von den Medien wurde dieser Anstieg als Steilvorlage dankbar aufgenommen. Nicht nur die Bild-Zeitung berichtete in reißerischer Aufmachung über die Unfälle. Selbst die „seriöse“ ARD brachte zur besten Sendezeit im Abendprogramm eine „Dokumentation“ über „Motorradraser“, in der nachweislich falsche Aussagen über die Unfallentwicklung der vergangenen Jahre gemacht wurden. Im gleichen Atemzug wurden ca. 4 Millionen Motorradfahrer pauschal zu potentiellen Selbstmördern abgestempelt.

Ich will das Problem der „Raser“ unter uns Motorradfahrern nicht verniedlichen. Jeder Motorradunfall ist einer zu viel. Für die Verkehrssicherheit trägt jeder Motorradfahrer eine Verantwortung. Im zwanglosen Gespräch mit anderen Motorradfahrern können und müssen wir daher zusätzlich aktiv werden. Denn wir dürfen nicht tatenlos zusehen, wie mancher Motorradfahrer mit dem Drehen am Zündschlüssel offenbar auch sein Gehirn ausschaltet.

In der zweiten Jahreshälfte 2007 sind die Unfallzahlen dann wieder deutlich zurückgegangen. Auf das ganze Jahr gesehen lagen die Zahlen in den meisten Bundesländern im oder sogar unter dem langjährigen Mittel. Das bedeutet im Umkehrschluß, daß die Unfallzahlen im zweiten Halbjahr deutlich unter den Vergleichszahlen lagen. Davon habe ich in den Medien leider nichts mitbekommen. Der immer aggressiver werdende Sensationsjournalismus treibt selbst in früher seriösen Medien immer groteskere Blüten. Ich nenne das einen Mißbrauch der Presse- und Meinungsfreiheit, gegen den wir uns mit allen Mittel wehren müssen. Auch dafür haben wir uns heute hier versammelt. Dafür werden wir auch in der Zukunft kämpfen. Nicht in allen Punkten ist die Welt also besser geworden.

10 Jahre Hambacher Bikerfest ist sicher auch ein Anlaß zur kritischen Bestandsaufnahme. Eine krasse Form der Diskriminierung aller Motorradfahrer stellt seit Jahren das Thema Streckensperrungen dar. Unsere Verfassung garantiert das Recht auf

freie Entfaltung der Persönlichkeit. Dazu gehört, daß wir als Bürger das Recht auf einen Ausflug auf öffentlichen Straßen z.B. in die Naherholungsgebiete haben und daß uns dabei die Wahl des Verkehrsmittels freisteht. Soweit die Theorie. In der Praxis sieht das in vielen Gegenden unserer Republik anders aus.

Kann sich der PKW-Fahrer weitgehend ungehindert durch deutsche Lande bewegen, endet der Ausflug des Motorradfahrers am Wochenende an vielen Stellen vor einem „Einfahrt Verboten“-Schild, das nur für Motorräder gilt. Streckensperrungen nur für Motorradfahrer sind in vielen, landschaftlich reizvollen Gegenden eher die Regel als die Ausnahme.

In den letzten Jahren ist es uns in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen gelungen, an vielen Stellen der Bundesrepublik geplante Streckensperrungen zu verhindern. Als Beispiel seien hier die L 755 bei Altenbeken in der Nähe von Paderborn, das Gelbachtal im Westerwald, die L 648 zwischen Schwerte und Iserlohn sowie der Knotenpunkt L 165 / K 49 / K 53 in der Nähe von Euskirchen genannt.

In allen genannten Fällen wurden die Unfallzahlen als Grund für die geforderten Streckensperrungen angeführt. Schaut man jedoch genauer hin, bricht diese Argumentation schnell in sich zusammen. Allen genannten Strecken ist gemeinsam, daß es sich um sogenannte „Motorradstrecken“, also Straßen mit erhöhtem Motorradaufkommen handelt. Die Anwohner fühlen sich von den Motorrädern belästigt und haben sich zum Teil in Bürgerinitiativen zusammengeschlossen. Besonders kritisch wird es, wenn lokale „Promis“ an der Strecke wohnen, die ihre guten Beziehungen in die Politik spielen lassen.

Eingeweihten Kreisen zufolge ist ein solches Beispiel auch der ursprüngliche Anlaß für das Hambacher Bikerfest. Keine zehn Kilometer Luftlinie entfernt liegt das malerische Elmsteiner Tal. Auch dort heißt es in den Sommermonaten: wir Motorradfahrer müssen am Wochenende draußen bleiben. Bereits seit vielen Jahren gibt es dort eine Streckensperrung nur für Motorräder, die mit einer Häufung schwerer Motorradunfälle begründet wurde. Im Grußwort der Frau Landrätin wurde das Thema ja kurz angeschnitten. Die kurvige Landstraße durch das Elmsteiner Tal hatte offenbar manchen „Raser“ dazu verleitet, seinen Schutzengel auf eine harte Probe zu stellen. Zudem beschwerten sich die Anwohner über die Verkehrsbelastung und die Störung ihrer sonntäglichen Ruhe.

Selbstverständlich hat das Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit auch seine Grenzen. Wenn Anwohner einer viel befahrenen Ausflugsstrecke für Motorradfahrer am Wochenende kaum noch zur Ruhe kommen, weil ihnen bei schönem Wetter von Freitag bis Sonntag der infernalische Lärm aus ausgeräumten Auspuffanlagen das Leben zur Hölle macht, ist auch das ein Eingriff in die freie Entfaltung der Persönlichkeit.

Die freie Entfaltung der Persönlichkeit gilt gemäß unserer Verfassung für beide Seiten. Im Fall der unzumutbaren Lärmbelästigung kann man aber auch ohne den Eingriff in Grundrechte der Motorradfahrer etwas machen. Im Regelfall wird der Lärm von illegalen Auspuffanlagen erzeugt. Die kann die Polizei problemlos im Rahmen von Kontrollen aus dem Verkehr ziehen. Nichts spricht sich so schnell unter den Be-

troffenen herum, wie regelmäßige Polizeikontrollen auf von Motorradfahrern häufig genutzten Strecken.

Gerade im Fall des Elmsteiner Tals ist das Argument der Verkehrssicherheit ad absurdum geführt worden. Zwar ist seit der Sperrung die Zahl der schweren Verkehrsunfälle von Motorradfahrern deutlich zurückgegangen. Dafür sind die Zahlen auf den umliegenden Straßen der Region deutlich angestiegen. Das Unfallgeschehen hat sich also nicht verändert, sondern nur verlagert. Das ist auch der Grund, warum die Straßenbauverwaltungen zunehmend kritisch gegenüber Streckensperrungen eingestellt sind.

Besondere Brisanz bekommt die Streckensperrung im Elmsteiner Tal durch aktuelle Entwicklungen. Im Rahmen der Verkehrssicherheitswoche in Rheinland Pfalz wurden im letzten Mai Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Ausweichstrecke zum Elmsteiner Tal, der B 48 im Wellbachtal dem Verkehr übergeben. Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister, Herr Hering, hatte sich vor laufender Kamera klar gegen Streckensperrungen zur Senkung der Unfallzahlen ausgesprochen, eine schallende Ohrfeige für die Verantwortlichen im Elmsteiner Tal.

Ich bin vor einigen Tagen von einem Journalisten gefragt worden, ob unsere Demo durch das Elmsteiner Tal überhaupt einen Sinn mache. Schließlich hätten wir in den letzten 10 Jahren ja doch nichts bewegt. Ähnliche Stimmen gab es schon im letzten Jahr von Teilnehmern an unserer Demo.

Ich weiß, daß wir es im Fall Elmstein mit einem schwierigen Fall zu tun haben. Denn die Fronten sind verhärtet und es gibt deutliche Signale, daß politischer Einfluß zu dieser Streckensperrung geführt haben. Statt mit großer Inbrunst und seit vielen Jahren dem heiligen St. Florian zu huldigen, sollte man es im Elmsteiner Tal trotzdem mal mit der Erprobung intelligenter Lösungen versuchen. Sowohl in Nordrhein-Westfalen als auch auf der B 48 im Wellbachtal wurden sogenannte Rüttelstrecken eingerichtet, die zu einer drastischen Verringerung der Geschwindigkeit an den kritischen Stellen und damit auch des Unfallrisikos von Motorradfahrern geführt haben. Rüttelstrecken ließen sich problemlos auch im Elmsteiner Tal einrichten. Begleitet von einer verstärkten Polizeipräsenz wäre das Problem in meinen Augen also in den Griff zu bekommen.

Ich fordere die Verantwortlichen hiermit auf, rechtzeitig vor der nächsten Saison ein umfassendes Konzept zur Vermeidung der Streckensperrung im Elmsteiner Tal zu entwickeln und umzusetzen. Die Fahrerverbände sind gerne bereit, dabei zu unterstützen. Deshalb soll an dieser Stelle noch einmal unsere Forderung unterstrichen werden: die Streckensperrung für Motorradfahrer im Elmsteiner Tal muß endlich weg.

Zum Schluß meines Vortrags komme ich noch einmal auf meine einleitenden Worte zurück. Unser diesjähriges Hambacher Bikerfest ist ein weiterer, wichtiger Schritt der MID - Motorrad Initiative Deutschland e.V. im Kampf für die Interessen aller Motorradfahrer. Denn durch diese Veranstaltung wird immer wieder deutlich, daß der alte Spruch „getrennt marschieren - vereint schlagen“ seine Gültigkeit nicht verloren hat.

Die Zusammenarbeit der Verbände hat sich nicht nur in politischen Fragen bewährt, sondern auch bei der Vorbereitung und Durchführung der heutigen Veranstaltung. Manches mußte auch in diesem Jahr wieder „mit der heißen Nadel“ gestrickt werden.

Denn die Organisation liegt nun einmal nicht in den Händen einer professionellen Event-Agentur, die sich hauptberuflich mit solchen Aufgaben beschäftigt. Die Verantwortlichen vor und hinter den Kulissen machen das alles in ihrer knappen Freizeit abends und am Wochenende. Das soll an dieser Stelle auch noch einmal deutlich herausgestrichen werden. Und dafür möchte ich mich hier noch einmal ausdrücklich bedanken.

Für die nächsten Jahre ist das Schloß bereits für uns reserviert. Vielleicht ist ja zum 15. Jubiläum des Hambacher Bikerfestes das Thema Streckensperrung im Elmsteiner Tal ebenfalls Geschichte.

Schließen möchte ich meine Ausführungen mit dem Aufruf, der schon meine Reden in den letzten Jahren beendet hat: nur gemeinsam sind wir in der Lage, große Dinge zu bewegen. Packen wir es an !

Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit und Geduld.

Rolf „Hilton“ Frieling
1. Vorsitzender der MID – Motorrad Initiative Deutschland e.V. /
Vorsitzender der Biker Union e.V.
Feuerbachstraße 38
60325 Frankfurt am Main
Tel.: 069 / 7 24 06 80
Fax: 069 / 97 20 36 99
Mobil: 0171 / 6 80 23 76
frieling@t-online.de

2. August 2008