



Festrede 20. Hambacher Bikerfest am 4. August 2018

Von Rolf „Hilton“ Frieling

MID Motorrad Initiative Deutschland e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Bikerinnen und Biker,

bereits zum zwanzigsten Mal versammeln wir uns hier am Hambacher Schloß, um unter dem Motto „für Verkehrssicherheit - gegen Diskriminierung“ unsere Stimme als motorisierte Zweiradfahrer und mündige Bürger zu Gehör zu bringen.

Wie üblich, möchte ich zum Einstieg noch einmal kurz erläutern, wer Euer Gastgeber bei dem heutigen Event ist. Das Hambacher Bikerfest wird von der MID, ausgeschrieben „Motorrad Initiative Deutschland e.V.“, veranstaltet. 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 Fahrerverbände zu koordinieren.

Das ist nicht immer einfach und gelingt auch nicht in allen Fällen. Das fängt schon damit an, daß alle Verbandsvertreter ehrenamtlich tätig sind und „nebenbei“ noch einer zeitintensiven Erwerbstätigkeit nachgehen. Wenn die politische Arbeit der Fahrerverbände aber keine Beschäftigungstherapie, sondern wirksame Vertretung der Interessen aller motorisierten Zwei- und Dreiradfahrer 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 wirksam einzubringen, egal ob groß oder klein. Der gemeinsame Auftritt verleiht uns ein Gewicht, das ein einzelner Verband nie erreichen könnte. Über die MID können wir zudem unsere knappen Ressourcen bündeln.

Die MID ist seit vielen Jahren kompetente Ansprechpartnerin der Politik, der Behörden und der Öffentlichkeit. Mit unseren Positionspapieren zum „Vorbeifahren an Kolonnen“ und zur Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie in deutsches Recht haben wir bewiesen, daß die Fahrerverbände einen wichtigen, fachlich fundierten Beitrag zu Gesetzgebungsverfahren liefern können. Die MID ist also die Verkörperung des alten Sponti-Spruchs: „gemeinsam sind wir unausstehlich“.

Entstanden ist das Hambacher Bikerfest vor 19 Jahren aus einer Veranstaltung der Sportgemeinschaft Stern, der Betriebssportgruppe der damaligen Daimler Chrysler AG. Seither hat sich „Hambach“ zu einem Begriff in der Motorrad-Community und zum bundesweit beachteten Event der Fahrerverbände entwickelt. 2010 konnten wir unser Veranstaltungskonzept auf einer internationalen Konferenz der EU-Kommission vorstellen sowie einer Delegation US-amerikanischer Straßenbauer präsentieren. Ohne große Übertreibung kann man also sagen: die Welt schaut auf die MID und auf unser Bikerfest am Hambacher Schloß. Und das trotz der nicht immer einfachen Rahmenbedingungen, mit denen wir leben müssen. Denn als „Hobby-Politiker“ stoßen wir manchmal an die Grenzen unserer Möglichkeiten. Wir können also wirklich stolz darauf sein, was wir in den vielen Jahren erreicht haben.

Was macht das Hambacher Bikerfest so besonders? Zum einen natürlich der Bezug zum historischen Hambacher Fest von 1832, das Demokratiegeschichte schrieb. Damals wie heute zogen die Teilnehmer hinauf zum Hambacher Schloß, um ihre politischen Forderungen der Öffentlichkeit zu präsentieren. Damals wie heute gab es politische Festreden auf dem Schloßberg, wenn auch mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Und damals wie heute kam das Feiern nicht zu kurz.

Das Hambacher Bikerfest ist aber nicht nur eine Demonstration für die Rechte von Motorradfahrern. Denn wir wollen nicht nur auf Mißstände aufmerksam machen, sondern positive Signale aussenden. Mit den externen Festvorträgen, von Beginn an fester Bestandteil unseres Konzepts, bieten wir eine Plattform, ermutigende Beispiele vorzustellen, wie die Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen auch für die besonders gefährdete Gruppe der motorisierten Zwei- und Dreiradfahrer verbessert werden kann.

In den letzten Jahren wurden zudem zehn Städte und Gemeinden, von Eckernförde bis Garmisch, von der MID als „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. Vor vier Jahren konnten wir den Preis sogar an einen ganzen Landkreis übergeben.

Mit dieser Auszeichnung wollen wir zur Nachahmung anregen, wie sich an der Zahl der Preisträger zeigt, mit beachtlichem Erfolg. Trotzdem gab es auch Jahre, in denen wir trotz aller Bemühungen keine geeignete Preisträgerin finden konnten. Das zeigt, daß für uns noch viel zu tun bleibt.

Was hat sich in den knapp 20 Jahren, in denen wir uns hier in Hambach treffen, verändert? Wie schon angesprochen, lautet das Motto des Hambacher Bikerfests „für Verkehrssicherheit - gegen Diskriminierung“. Beim Thema „Verkehrssicherheit für Motorradfahrer“ hat es in diesen Jahren deutliche Fortschritte gegeben. Seit langem sind die Unfallzahlen auf Deutschlands Straßen rückläufig, auch in der Gruppe der motorisierten Zwei- und Dreiradfahrer. So sank die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Motorradfahrer zwischen 1999 und 2017 von 981 auf 583. Das ist ein Rückgang von mehr als 40 %.

Im gleichen Zeitraum hat sich der Fahrzeugbestand bei zugelassenen Kraftfahrzeugen auf zwei und drei Rädern aber mehr als verdoppelt. 40 % weniger Tote bei doppelt so vielen zugelassenen Fahrzeugen: das ist mehr als erfreulich. Leider berichtet man darüber nur selten in den Medien. Dort wird viel lieber über die „hirnlosen Raser“ und „potentiellen Organspender“ schwadroniert.

Natürlich ist jeder Verkehrstote ein Toter zu viel, egal ob er im Auto, als Fußgänger oder als motorisierter Zweiradfahrer ums Leben kommt. Nach den Erfolgen der Vergangenheit wird es immer schwieriger, die Unfallzahlen und damit auch die Zahl der getöteten Motorradfahrer weiter zu senken. Trotzdem zeigt der langjährige Trend eindeutig nach unten und das bei weiter steigenden Bestandszahlen.

Eine gute Investition in die Verkehrssicherheit von Motorradfahrern ist die Verbesserung der Straßeninfrastruktur. Im Oktober 2007 wurde das sogenannte MVMot, das „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, veröffentlicht. An der Erstellung des MVMot haben wir als MID intensiv mitgearbeitet. Das Merkblatt hat für den Straßenbau und die Straßenunterhaltung neue Maßstäbe gesetzt. Heinrich Bergerbusch hatte 2011 an dieser Stelle über die positiven Erfahrungen mit dem Einsatz des MVMot in Nordrhein-Westfalen berichtet.

Auch das Land Rheinland-Pfalz arbeitet seit vielen Jahren nach den Regeln des MVMot. Ein Beispiel ist die B 48 zwischen Johanniskreuz und Hochspeyer, nicht weit entfernt von hier. Dieser Straßenabschnitt wurde vor einigen Jahren auf MVMot-Standard gebracht. Fahrbahnreparaturen mit griffigem Straßenbelag, verdichtet aufgestellte Leitpfosten zur Verdeutlichung des Straßenverlaufs, der Abbau unnötiger Leitplanken, zusätzlicher Unterfahrschutz an unfallträchtigen Stellen und der Ersatz von Leitplanken durch Erdwälle zeigen, wie man



es richtig macht. Auch sogenannte „Rüttelstreifen“ vor gefährlichen Kurven, die Motorradfahrer zur Reduzierung der Geschwindigkeit veranlassen sollen, sind in Rheinland-Pfalz im Einsatz.

In den letzten Jahren wurden zudem Schulungen der Mitarbeiter der Straßenmeistereien durchgeführt, die zunächst nur zögerlich angenommen wurden. Spätestens im praktischen Teil stießen sie aber auf ausgesprochen positive Resonanz. Denn der Blick aus der Perspektive der motorisierten Zweiradfahrer hat häufig zu „Aha-Erlebnissen“ geführt. Daß von den getroffenen Maßnahmen auch die Radfahrer profitieren, ist ein zusätzliches, starkes Argument für das MVMot.

Der „Arbeitskreis Motorradsicherheit“ der FGSV, in dem wir als Vertreter der Motorradfahrer weiterhin aktiv mitarbeiten, beschäftigt sich seit Jahren mit der Weiterentwicklung des MVMot.

Das überarbeitete MVMot, umgangssprachlich MVMot 2.0 genannt, ist nach mehreren Abstimmungsrunden in den diversen Gremien im Entwurf fertig und wird nach dem noch ausstehenden OK durch die Verkehrsministerien von Bund und Ländern Ende diesen / Anfang nächsten Jahres als bundeseinheitliches Regelwerk für die Unfallkommissionen auf den Markt kommen. Da sage noch mal einer, das Bohren dicker Bretter in der Politik würde sich nicht lohnen.

Wir Fahrerverbände stellen uns aber auch in anderer Form unserer Verantwortung für die Verkehrssicherheit. In der öffentlichen Diskussion über vermeintliche „Motorradraser“ wird häufig verschwiegen, daß mehr als die Hälfte der getöteten Motorradfahrer/innen ohne eigene Schuld ums Leben kommen. Sie werden von anderen Verkehrsteilnehmern, im Regelfall von unaufmerksamen PKW- und LKW-Fahrern aus dem Leben gerissen.

Mit der aktiven Unterstützung von Verkehrssicherheitsaktionen der Polizei und anderer Institutionen leisten wir einen Beitrag, auch die eigene Klientel zu vorausschauender und defensiver Fahrweise anzuhalten.

Über unsere bisherigen Beiträge zur Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat hatte Sandra Demuth vom DVR im Jahr 2012 an dieser Stelle berichtet. Die drei Comic-Hefte der Kampagne zum Thema Motorradsicherheit, „Fahren mit Hirn“, „Besser ankommen mit Hirn“ und „Fit bleiben mit Hirn“, die mit unserer Hilfe entwickelt wurden, werden auf unseren Infoständen auf Motorradmessen und Veranstaltungen verteilt und sind große Renner. Alle drei Broschüren könnt Ihr natürlich auch an unserem MID-Stand abgreifen.

Heute haben wir erneut die Kampagne „Runter vom Gas“ hier auf dem Gelände und anschließend in Frankenstein zu Gast. Mit der Aktion „Echte Männer rasen nicht“ bzw. „Starke Frauen rasen nicht“ will sie Bikerinnen und Biker zum Fahren mit angemessener Geschwindigkeit motivieren. Dazu wird ein Foto mit einem entsprechenden Schild in der Hand gemacht und auf der Homepage der Aktion veröffentlicht.

Gerade unsere Zusammenarbeit mit dem DVR hat bewiesen, daß es viele erfolgreiche Ansätze gibt, die „Zielgruppe Motorradfahrer“ richtig anzusprechen. Ich bin mir sicher, daß wir auch in der Zukunft einen wichtigen Part dazu beisteuern werden. Denn wir dürfen nicht tatenlos zusehen, wie mancher Motorradfahrer mit dem Drehen am Zündschlüssel offenbar sein Gehirn ausschaltet.

Stolz sind wir auch auf den ersten Preis im Ideenwettbewerb „Sicher auf Landstraßen“ des Bundesverkehrsministeriums, mit dem das von der Biker Union entwickelte Konzept der so-

genannten Bitumenrallyes im Jahr 2013 ausgezeichnet wurde. Die Grundidee einer Bitumenrallye ist, auf einer Ausfahrt den Straßenzustand zu überprüfen und Gefahrenstellen für Motorradfahrer zu dokumentieren. Im Fachjargon der Verkehrsingenieure heißt so etwas „Bestandsaudit“, allerdings aus dem Blickwinkel des motorisierten Zweiradfahrers als Benutzer der Straße.

Die für die Durchführung einer Bitumenrallye notwendigen Unterlagen stehen im Internet kostenfrei zum Download zur Verfügung. Nicht nur Fahrerverbände, sondern auch Motorradclubs, Motorradstammtische und Einzelpersonen haben sich bereits beteiligt. Ergebnisse sind zum einen die Dokumentation von Problemstellen und die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Problembehebung, aber auch das Schärfen des Blicks der Profis im Straßenbau und der Straßenunterhaltung für die spezifischen Probleme des motorisierten Zweirads.

Wie schon mehrfach erwähnt, steht auch das zwanzigste Hambacher Bikerfest unter dem Motto „für Verkehrssicherheit - gegen Diskriminierung“, zwei Begriffe, die auf dem ersten Blick nichts miteinander zu tun haben. Über Verkehrssicherheit habe ich bereits ausführlich gesprochen. Diskriminierung von Motorradfahrern: ist das überhaupt noch ein Thema? Die Zeiten, daß Motorradfahrer als arme Schlucker galten und bei der Zimmersuche im Hotel abgewiesen wurden, sind doch schon lange vorbei.

In vielen Bereichen mag das stimmen. Eine krasse Form der Diskriminierung aller Motorradfahrer stellt aber 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 auch in Naherholungsgebiete haben, egal ob mit dem PKW, dem motorisierten Zweirad oder als Fahrradfahrer. Soweit die Theorie.

In der Praxis sieht das in vielen Gegenden unserer Republik aber anders aus. Der Ausflug des Motorradfahrers endet am Wochenende an vielen Stellen vor einem „Einfahrt Verboten“-Schild, das nur für motorisierte Zweiräder gilt. Streckensperrungen für Motorradfahrer sind in vielen landschaftlich reizvollen Gegenden eher die Regel als die Ausnahme.

In den meisten Fällen werden die Unfallzahlen als Grund für die Sperrung der Straße angeführt. Schaut man jedoch genauer hin, bricht diese Argumentation schnell in sich zusammen. Allen 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 „Promis“ an der Strecke wohnen, die ihre guten Beziehungen spielen lassen.

In den letzten, knapp zwanzig Jahren ist es uns in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden gelungen, an vielen Stellen der Bundesrepublik geplante Streckensperrungen zu verhindern. Gerade in letzter Zeit wurden an mehreren Orten neu eingerichtete Streckensperrungen umgehend von den zuständigen Gerichten gekippt. Bei vielen Verwaltungen ist die Erkenntnis gereift, daß Streckensperrungen allenfalls als „ultimo ratio“, also als letztes Mittel einer ganzen Kette möglicher Maßnahmen gegen Motorradunfälle vertretbar sind. Denn durch eine Streckensperrung verlagern sich der Verkehr und damit auch ein großer Teil der Motorradunfälle auf andere Straßen. Damit wäre also nichts gewonnen.

Trotzdem scheint der Druck aus der örtlichen Bevölkerung manchmal so groß zu sein, daß selbst an Stellen, an denen straßenbauliche Maßnahmen erste Erfolge zeigen, die Strecke für Motorradfahrer gesperrt und sehenden Auges die Klatsche vom Gericht eingesteckt wird. Man hat es wenigstens versucht. Bezahlen tut das alles der Steuerzahler, also auch wir Motorradfahrer.

Eine dieser Streckensperrungen ist der Aufhänger für unser 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 wird. 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 vielbefahrenen 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 massiver Eingriff in die freie Entfaltung der Persönlichkeit, nämlich die der Anwohner.

Das Problem ist die Verhältnismäßigkeit der Mittel, ein Grundprinzip unserer Verfassung. Im Fall unzumutbarer Lärmbelästigungen kann man auch ohne den Eingriff in die Grundrechte der Motorradfahrer etwas machen. Im Regelfall wird der Lärm von illegalen Auspuffanlagen erzeugt. Die kann die Polizei im Rahmen von Kontrollen problemlos aus dem Verkehr ziehen. Gleiches gilt für die „Raser“ auf den jeweiligen Strecken. Nichts spricht sich so schnell unter den Betroffenen herum, wie regelmäßige Polizeikontrollen auf von Motorradfahrern häufig genutzten Straßen.

Das immer wieder aufgewärmte Argument, man hätte dafür nicht genügend Einsatzkräfte, ist eine Bankrotterklärung unseres Staates, die wir nicht akzeptieren. Ist schon mal einer auf die Idee gekommen, in bundesdeutschen Innenstädten eine nächtliche Ausgangssperre zu verhängen, weil sich dort Überfälle auf Passanten häufen, die Polizei aber nicht genug Beamte hat, das zu verhindern? Eine absurde Idee? Natürlich! Aber genau das passiert bei Streckensperrungen. Weil sich einige nicht an die Regeln halten, werden kurzerhand alle ausgesperrt.

Auch die Streckensperrung im Elmsteiner Tal basiert auf fragwürdigen Grundlagen. Durch eine Anwendung der Maßnahmenpakete des MVMot und die neuen technischen Möglichkeiten, Motorradraser aus dem Verkehr zu ziehen, ist die Argumentation pro Streckensperrung längst in sich zusammengefallen. Leider ist bis heute nichts passiert. Das Tal ist auch in diesem Jahr in den Sommermonaten für motorisierte Zweiradfahrer gesperrt.

Wir wollen mögliche Probleme nicht verniedlichen. Denn auch unter uns Motorradfahrern gibt es „schwarze Schafe“, die sich nicht an die Regeln halten. Die Sperrung einer öffentlichen, aus Steuergeldern finanzierten Straße für eine bestimmte Fahrzeugklasse ist aber ein erheblicher Eingriff in garantierte Grundrechte. Dafür muß es zwingende Gründe geben. Im Elmsteiner Tal kann ich die auch bei gutem Willen nicht erkennen.

Ich weiß, daß wir es im Elmsteiner Tal mit einem schwierigen Fall zu tun haben. Denn die Fronten sind verhärtet. Wie grotesk die Situation im Elmsteiner Tal ist, zeigt ein Zeitungsartikel aus der örtlichen Presse von vorgestern. Dort wird in einem Kommentar zu unserer Veranstaltung geschrieben, ich zitiere: „Das 20. Jubiläum wäre ein guter Anlaß, den Anachronismus Motorrad-Demonstration gegen die Sperrung der L499 an wenigen Tagen im Jahr einzustellen“. Als Grund dafür wird ausführlich auf den Umweltfrevl durch unserer Demo eingegangen, gegen den die zuständigen Behörden nicht vorgehen. Streckensperrung nur an wenigen Tagen im Jahr? Ein Umweltdesaster durch unsere ca. 1,5 Stunden lange Motorrad-Demo durch die gesperrte Strecke? Bin ich im falschen Film?

Vor zwei Jahren wurde in einem Kommentar in der gleichen Zeitung der Untergang des Abendlands beschworen, nein, sorry, es war nur der Untergang des Pfälzer Walds, weil wir



wegen Bauarbeiten auf unserer Demo durch das Elmsteiner Tal eine Umleitung durch den Ortskern von Frankeneck fahren mußten.

Natürlich ist es das gute Recht der Presse, kritisch über unsere Veranstaltung zu berichten. Auch die Pressefreiheit ist ein elementares Grundrecht, das wir selbstverständlich respektieren. Erstaunlich ist, daß die sonstige Berichterstattung in den Medien über das Hambacher Bikerfest in den vielen Jahren durchweg positiv war. Nur aus einer Feder beißende Kritik?

Plötzlich fällt einem wieder ein Vorfall aus dem Jahr 2011 ein. Die Kommentarschreiberin hatte damals gegenüber der Biker Union eine Verletzung des Urheberrechts beanstandet, weil in deren Mitgliederzeitschrift BU aktiv ein Ausriß mit einem ihrer Artikel abgedruckt war, allerdings mit ordnungsgemäßer Quellenangaben. € 200,- Schadensersatz plus knapp € 360,- Anwaltsgebühren sollte die BU bezahlen, was sie aber nicht tat. Vor Einleitung des Gerichtsverfahrens verlief die Sache dann im Sand. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Doch zurück zur Streckensperrung im Elmsteiner Tal. Vor zwei Jahren hat der zuständige Landrat, Hans-Ulrich Ihlenfeld, in seinem Grußwort zum Hambacher Bikerfest seine Gesprächsbereitschaft über die Probleme im Elmsteiner Tal betont. Ein Termin ist aus Zeitgründen bisher nicht zustande gekommen, ein gutes Beispiel für die begrenzten Möglichkeiten unseres ehrenamtlichen Engagements. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben. 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 „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, im Urlaub und am Wochenende. Das soll an dieser Stelle noch einmal deutlich herausgestrichen werden. Und dafür möchte ich mich hier noch einmal ausdrücklich bedanken.

Auch in den nächsten Jahren werden wir das Schloß als Kulisse für das Hambacher Bikerfest nutzen. Vielleicht ist ja zum 21. Jubiläum des Hambacher Bikerfests das Thema Streckensperrung im Elmsteiner Tal endlich Geschichte. Dann müßten wir uns einen neuen Aufhänger für unser Fest einfallen lassen. Aber ich bin mir sicher, daß das niemanden traurig stimmen wird. Uns wird da schon etwas einfallen.

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

Homburger Landstraße 350, 60433 Frankfurt am Main

Tel.: 069 / 7 24 06 80, Mobil: 0171 / 6 80 23 76, frieling@t-online.de

4. August 2018