

226
Info Bull
August 2022

SLOW PLEASE
LANGSAM BITTE



Podbike Frikar auf der EUROBIKE

- Velomobil 441
- Radtour Slowenien

- Flämig Skate - Bericht
- Buchvorstellung: Movement...

- Pino Cargo
- Speedmachine S-Pedelec



ICE

 **ICLETTA**
THE CULTURE OF CYCLING

Das Liegerad.
Toxy[®]
www.toxy.de

Trimobil
Spezial-Fahrräder.



Alle Toxy Modelle jetzt auch als
Pinion-Pedelecs - und natürlich als
pure Pinion-Reise- & Alltagsräder

Toxy Liegerad GmbH • Bokeler Str. 3 • 25563 Wrist / Hamburg •
Telefon 0049 (0) 48 22 945 74 11 • www.toxy.de • www.trimobil.net

Inhalt

Kultur

- 8 Futurebike Triple
- 14 EUROBIKE (EB) Überblick
- 16 EB: GallopE PEP
- 17 EB: EAV
- 18 EB: Hopper
- 19 EB: SNAP
- 21 EB: Velo-Cabrio
- 22 Fahrradliteratur: Movement...
- 23 Symposium Feinmobilität
- 24 EB: Pino Cargo
- 26 EB: Speedmachine S-Pedelec
- 28 EB: Podbike Frikar
- 32 EB: SUV-Bikes??
- 42 Velocity Ljubljana

Technik

- 36 Fahrradtypen Martin Bruns

Technik

- 34 Fläming Skate
- 38 Radtour Slowenien

Service

- 46 HPV-Treffen und Mitgliederversammlung HPV-D.
- 50 Termine
- 51 Wer macht was?
- 52 Impressum

Titelfoto: © Andreas Pooch

EUROBIKE statt Spezi

Wird die Spezi 2023 wieder an alte Erfolge anknüpfen können? Nach Coronapause für die EUROBIKE fand diese in diesem Jahr wieder statt und dann nicht mehr in Friedrichshafen, wie lange Jahre vorher, sondern in Frankfurt.

Bei wieder ausgefallener Spezi 2022 durfte man daher gespannt sein, was in Frankfurt an «Spezialmobilität» zu sehen war.

Das war eine ganze Menge, aber nicht unbedingt auf dem Schwerpunkt Liegeräder, obgleich die Marktführer natürlich vertreten waren.

Dafür gab es umso mehr Cargobikes, Ebikes aller Orten, die Erstausstatter waren breit vertreten uvm. Ab Seite 10 gibt es einen EUROBIKE-Schwerpunkt in dieser Info Bull-Ausgabe.

Dass das Fahrrad ein wichtiger Baustein der Mobilitätslösungen der Zukunft sein muss, wissen wir ja. Es muss aber auch in die Köpfe der automobilen Gesellschaft, der Politiker und Verkehrsplaner. Dass sich was ändern muss, jedoch auch, dass schon viel passiert, konnte man auf der Velocity Konferenz verfolgen (siehe Seite 38),

die in diesem Jahr in Ljubljana stattfand.

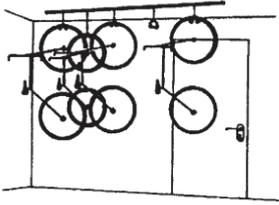
Wie es überhaupt zu den heute üblichen und sich ändern müssenden autoorientierten Städten gekommen ist, schildert eindrücklich das Buch «MOVEMENT - How to take back our streets and transform our lives». Die Buchbesprechung auf Seite 18 beschreibt das Werk, das auch Lösungen anbietet, um eine lebenswerte Stadt zurückzugewinnen.

Und dem Thema widmet sich auch ein Symposium in Kassel vom 28. - 29. September 2022 (Seite 19) «Feinmobiltät - Was verbirgt sich hinter dem Begriff?».

Velophile Grüße: Andreas Pösch



Velo Aufhänge-System



Aufgehängt an einer Schiene können die Velos an Wägelchen hängend zusammen geschoben werden. Unterschiedliche Längen der kräftigen Doppel-Aufhängehaken ermöglichen ein sehr enges Zusammenschieben der Velos.

Beispiel: 5 Velos benötigen ca. 1 m



Auskunft direkt vom Hersteller:
A. Michael • Walderstr. 52 • CH-8630 Rüti

Telefon 055 240 18 31 • Fax 055 240 18 83 • www.mike-bike.ch
E-Mail: info@mike-bike.ch

Velomobile und Elektroantriebe von akkurad



Kräftiger Nabenmotor
mit Rekuperation



Tretlagerantrieb
die Nachrüstlösung
für fast alle Räder



Kleiner Nabenmotor
für alle Radgrößen

Der neue Sunrider

schön und wartungsfreundlich
auch mit E-Antrieb bis
25 oder 45 km/h

Alleweder 4 Alleweder 6

bewährt und preiswert
optional mit E-Antrieb
auch als Bausatz



Akkurad GmbH • Im Benzfeld 51 • 73527 Schwäbisch Gmünd • info@akkurad.com

mit 3-Räder



mit unseren Liegevelos von:

HP Velotechnik Scorpion Streetmachine Grasshopper Spirit
ICE Vortex Adventure Sprint • **Lightning** • Flux • Hase

unterwegs.ch
outdoor & velo

velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

tel 062 / 824 84 18
fax 062 / 824 84 38

Öffnungszeiten:
Mi - Fr 10.00-18.30 Uhr
Samstag 9.00-16.00 Uhr

www.unterwegs.ch
stefan.lienhard@unterwegs.ch

haberstock
mobility gmbh

Sicher,
wartungsarm,
komfortabel.



Schlumpf Tretlagergetriebe

- ▶ Mountain Drive
- ▶ Speed Drive
- ▶ High Speed Drive

In Kombination mit dem
NEUEN Zahnriemenantrieb,
unschlagbar besser.
Advanced Belt Drive



schlumpf
innovations 

by haberstock mobility.
Jetzt erleben

www.haberstock-mobility.com
www.schlumpfdrive.com
www.advancedbeltdrive.com

»WENN ICH GROSS BIN«,
träumte das kleine Tandem,
»DANN WERDE ICH DAS SCHÖNSTE
LASTENRAD DER WELT!«

»DU HAST EINEN VOGEL.«
sagte die Unke.

Doch der Hase sprach:

»DAS PACKST DU SCHON.«



Einfach fabelhaft: PINO CARGO,
der neue Topseller von HASE BIKES.

IHR KÖNNT EINPACKEN



www.hasebikes.com/einpacken

HASE
BIKES

Fahrradtypen – Typenkunde – Wer ist dabei?

Ein Fragebogen muss keineswegs etwas Amtliches sein. Er muss nichts Vertrauliches beinhalten. Er gibt aber den Rahmen und eine Orientierung. Einige «Fahrradtypen» haben sich im Info Bull schon gezeigt und die Fragen nach ihren Vorlieben mit viel oder weniger Humor beantwortet. Fahrräder wurden vorgestellt, ebenso Interessen oder politische Forderungen...

Aus den Rückmeldungen zu dem Info Bull höre

ich es immer wieder; viele von euch lesen gerne die Serie «Fahrradtypen – Typenkunde». Auch ich freue mich immer wieder darüber, neue «Fahrradtypen» oder alte Bekannte besser kennenlernen zu können.

Und wer hier einmal zum Zuge kommen möchte, der sollte nicht zögern! Traut euch, ihr nehmt niemandem etwas weg! Und alle haben etwas über sich und ihr Rad zu berichten! Gerne schicke ich euch den Fragebogen zu und unterstütze euch.

Bis dahin – hier in der Serie oder wir treffen uns unterwegs!

Dieter

Wer sich und sein Lieblingsrad hier vorstellen möchte, der schreibe an

premier@hpv.org



Futurebike.CH Triple im Mai

Text: Andi Gerber, Bilder Jürg Birkenstock, Charles Henry, Werner Klomp

Am Wochenende vom 12. bis 15.05.2022 bot sich die Gelegenheit für ein geballtes Futurebike.CH-Wochenende in Zürich mit drei Anlässen unterschiedlicher Natur.

Erstens die lang erwartete Premiere des Velomobilprototypen «441» am «Bike Lovers Contest». **Zweitens** eine sportliche Nachtfahrt von Samstag auf Sonntag. **Drittens** der traditionelle gemütliche Maibummel am Sonntag. Für die Teilnehmer bot sich somit die Wahl für die Teilnahme an einem, zweien oder sogar allen drei Anlässen.

Premiere 441 am Bike Lovers Contest beim Urban Bike Festival Zürich

Das Thema des 13. Bike Lovers Contest war «Performance and Excitement». Einerseits steht im Custom-Velobau mit der Performance die ultimative Leistung im Fokus, andererseits soll dank enormem handwerklichen Aufwand, fantastischen Details und exzessivem Materialeinsatz eine große Faszination bestehen. 13 Teilnehmer zeigten ihre Kreationen: ein guter Rahmen für die Präsentation des 441.

Beim 441 handelt es sich um den ersten Prototyp eines vierrädrigen Velomobiles, welches Charles Henry entwarf und zusammen mit Jürg Birken-

stock baute. Charly befasst sich seit rund 10 Jahren mit der Entwicklung von muskelkraftbetriebenen Vierrädern, zuerst mit dem 442 (Four For Two), einem modularen Versuchsträger für zwei Personen und nun mit dem 441, einem einsitzigen Velomobil.

Dank der jahrzehntelangen stetigen Weiterentwicklung sind die heute kommerziell erhältlichen Velomobile sehr ausgereift und bieten ein gutes Preis/Leistungsverhältnis. Manchmal braucht es aber nicht nur Evolution, sondern auch Revolution, um weiterzukommen. Der Mut, mit innovativen Ideen Neuland zu begehen, war ein Auslöser für die Entwicklung des 441.

Es werden neue Ansätze insbesondere bei Antrieb, Fahrwerk aber auch bezüglich Produktionskette und vielen weiteren Details getestet. Einige dieser Innovationen werden sich hoffentlich bewähren, andere verworfen werden, da kein ausreichender Mehrwert gegenüber vorhandenen Lösungen besteht.

Aktuell handelt es sich um einen ersten Prototyp, auf diesen wird ein zweiter mit Verbesserungen folgen, danach wohl eine kleine Vorserie zur vertieften Erprobung, bevor es dann - falls alles gut geht - in einigen Jahren möglicherweise zu einer Produktion kommen könnte.

Es würde den Rahmen dieses Artikels sprengen, vertieft auf das 441 einzugehen, Charles Henry wird dies in späteren Beiträgen selber machen. Hier einfach einige Bilder für einen ersten Eindruck. Das 441 vermochte auch Publikum und Jury zu überzeugen und gewann den Publikumspreis sowie den zweiten Platz der Jurywertung.

Auf der Homepage von Charly findet sich aktuell zwar noch nichts zum 441 aber einiges zu seinen vorherigen Projekten wie 442, PoB oder Peregrin.

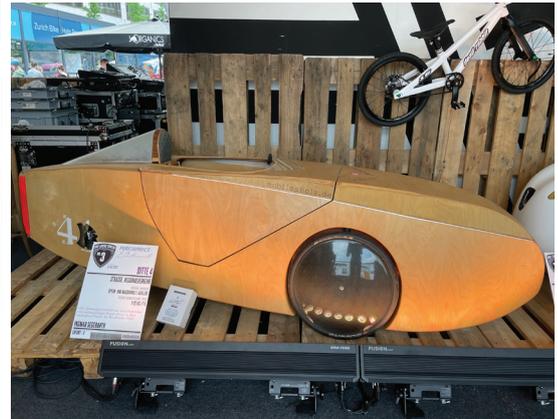




<https://www.velomobil.ch/ch/de>



Ebenfalls beim Wettbewerb dabei war Ingemar Segebarth mit seinem Holzvelomobil «Ditte 4». Er zeigte damit eindrücklich, dass sich nicht nur Carbon sondern auch Holz als Werkstoff für Velomobile gut eignet.

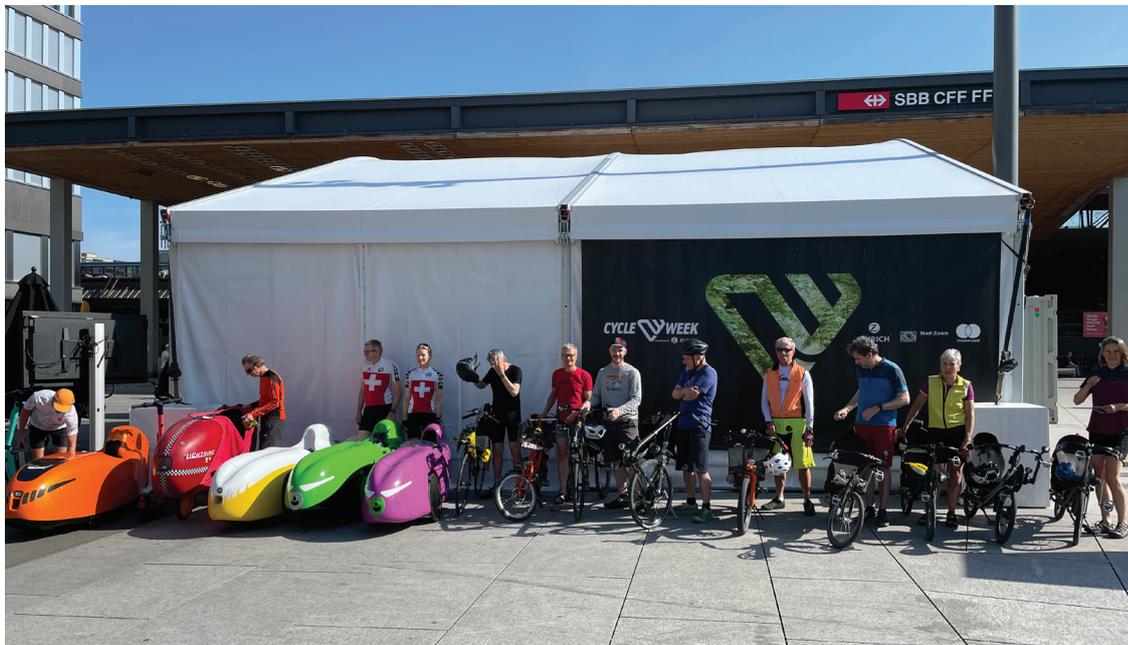


Nachrundfahrt ab Zürich

Eine kleine aber treue Runde von Velomobilisten und schnellen Liegeradfahrern dreht seit etwa zwei Jahren regelmäßig am Sonntag morgen eine Runde um den Zürichsee. Letztes Jahr gab es dann als Ergänzung zweimal eine Nachtfahrt (mit Runden) um den Zürichsee. 2022 sind während den Sommermonaten jeweils an den Wochenenden nahe Vollmond weitere solche Fahrten geplant. Aufgrund des Verkehrsaufkommen, etlicher Baustellen und da die Zürichseerunde mit der Zeit doch etwas langweilig wird, wurde von den drei Teilnehmern spontan entschieden, eine längere Runde Zürich-Walensee-Rheintal-Bodensee-Zürich von rund 300 km zu drehen. Zwei der drei Teilnehmer hängten dann am Sonntag morgen gerade noch den Maibummel an, um das Trio zu vervollständigen.

Maibummel 2022 um den Albis.

Mit Bike Lovers Contest und Nachrundfahrt ab Zürich bot es sich auf-



grund der potenziellen Überschneidungen bei den Teilnehmern an, auch den Maibummel gerade ab Zürich zu machen. Die Fahrt führte via Sihltal zur Mittagsrast beim Kloster Kappel, weiter dem Türlersees entlang, das Reppischtal runter und über die Waldegg retour nach Zürich.

1. Human Powered Boat Treffen in Hoya an der Weser

02. bis 04. September 2022

Vom 02. bis 04. September findet das 1. Human Powered Boat Treffen in Hoya an der Weser statt. Anlässlich der 10. Sternfahrt zur „Mitte von Niedersachsen“ (03. und 4. September 2022) wird das Wasser erobert.

Beim WSV Hoya schlagen wir für diese Tage unser Lager auf. Hier ist Zeit die Boote zu testen und am Samstagabend eine Regatta zu fahren. Ebenso soll für das Fachsimpeln Zeit sein sowie das Baden und Grillen.

Zum Übernachten steht die Zeltwiese und das Kanuhotel zur Verfügung. Am Sonntag nach dem Frühstück werden die Zelte wieder abgebaut und alle fahren nach Hause.

Weitere Informationen und Anmeldung:

<http://www.oldenburger-liegeradgruppe.de>



Gastgeber:



Mit freundlicher
Unterstützung des



10. Sternfahrt „Zur Mitte von Niedersachsen“

03. und 04. September 2022

Am 03. u. 04. September findet die 10. Sternfahrt „Zur Mitte von Niedersachsen“ statt. Diese Tour ist entstanden aus der „Schnellen Tour“ der Liegeradgruppe Oldenburg und entwickelt sich zu einem Klassiker mit Geheimtippcharakter.

Alle Sternfahrer*innen treffen sich am Nachmittag an der geographischen Mitte von Niedersachsen, um dann nach der Begrüßung als Verband zur Weser zu fahren. Hier ist neben dem Fachsimpeln Zeit zum Baden und Grillen. Die Teilnehmer*innen, die nicht gleich wieder nach Hause fahren, übernachten beim WSV Hoya auf der Zeltwiese oder im Kanuhotel. Nach dem Frühstück werden die Zelte wieder abgebaut und alle fahren nach Hause.

Weitere Informationen und Anmeldung:

<http://www.oldenburger-liegeradgruppe.de>



Gastgeber:



Mit freundlicher
Unterstützung des



Highspeed-Rennen in Aldenhoven 2022

10. (und 11.) September 2022

Am Samstag, den 10. September 2022 veranstaltet der HPV zum ersten Mal ein Hochgeschwindigkeitsrennen auf dem ATC Testgelände in Aldenhoven. Jeder ist mit seinem Gefährt willkommen.

Die Anmeldung läuft über die Seite von drooplimits.de. Neben dem Rennen auf dem Testgelände ist noch ein gemeinsamer Ausklang auf dem Campingplatz Brückenkopf-Park Jülich geplant.

Wenn du nicht an dem Rennen teilnehmen möchtest, uns aber bei der Organisation unterstützen möchtest, dann melde dich gerne bei uns.

Informationen und Anmeldung:

info@hvp.org



Gastgeber:



Seminar Fahrradanhängerbau

WE-Kurs (Sa/So) 2 x 8 Std.

Das Grunddesign des Anhängers kommt von der Oldenburger Flunder (entwickelt von der AG Fahrradforschung der Uni Oldenburg) und ist von Jochen Franke überarbeitet worden. Der Anhänger hat eine Größe einer ¼ Europalette, kann 40 Kg transportieren und kostet 400€ fertig montiert, zzgl. Versand. Die Selbstbaukosten liegen bei 270€ (250€ für HPV Mitglieder) für Material, Komponenten und Werkstattnutzung, hinzu kommen pro Nacht 20€ für ein Zimmer oder 15 € für ein Zeltplatz mit Außenküche & Sanitärbereich 15€. Die Verpflegungskosten liegen bei 10€ pro Tag incl. Kaffee, Tee etc. Die Kurse können jedes dritte WE im Monat im Jahr 2022 angeboten werden, die Teilnehmerzahl liegt bei min. 2 und max. 7 Personen.

Informationen und Anmeldung

info@hvp.org



Gastgeber:



jochen.franke@leichtfahrzeugbau.de

Mit freundlicher
Unterstützung des





EUROBIKE 2023 in Frankfurt

Text: Andreas Pooch - Foto: Eurobike, Jens Braune

In diesem Jahr fand die EUROBIKE das erste Mal in Frankfurt statt. Nach vielen Jahren in Friedrichshafen hat Frankfurt als zentraler deutscher Messeplatz den Fahrradzirkus an dem Main gelockt. Der gemütliche und familiäre Flair vom Bodensee ist dahin.

140.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche in sieben Messehallen sowie im Freigelände (samt Probierbahn) beherbergte rund 1.500 Aussteller. Das stellte hohe Anforderungen an die Besucher*innen: Weite Wege zwischen den Hallen, eine schlechte Beschilderung führte leicht zu Umwegen und Sackgassen, die Hallen mit Industrieclair.

Neben dem Wechsel des Messeplatzes hat auch die Coronapause Einfluss auf die Ausstellerschaft gehabt. Der Cargo-bereich und Anbieter von Mobilitätslösungen für spezielle Anforderungen haben zugelegt. Die Zukunft gehört dem

Fahrrad, das zeigt sich allerorten und also auch auf der EUROBIKE. Dazu gab es auch reichlich Platz zum Räder ausprobieren.

Liegeräder waren nur von den Marktführern HP Velotechnik und Hasebikes zu sehen. Vierrädrige Fahrzeuge in verschiedensten Varianten und für unterschiedliche Einsatzbereiche gab es einige zu sehen: - Pony4 – Velo Cabrio – Podbike Frikar – GallopE PEP – Hopper – Snap – Mubea – EAV – Citkar – Cargo Urban. Auf den nächsten Seiten folgen Impressionen.





Frankfurt City



GallopE PEP - Blick in den Innenraum

AKKURAD ist ein Pionier für elektrische Leichtfahrzeuge auf dem deutschen Markt – mit über 27-jähriger Erfahrung im Bereich für nachhaltige Mobilität und als erster deutscher Anbieter für elektrische Bafang-Motoren. Seit den 1990er Jahren sind sie im Bereich der Elektrifizierung von Einzelrädern und der Herstellung von elektrifizierten Leichtkabinenfahrzeugen tätig. Seit 2019 Erweiterung des Produktportfolios um neue Fahrzeugklassen: von vierrädrigen Kabinenfahrzeugen bis hin zu elektrifizierten Kleinfahrzeugen bis 600 kg, die die EU-Fahrzeugklassifizierung von L2 bis L7 abdecken.



GallopE PEP

GallopE AZ: die sportlichste Variante der Human-Electric Hybrid Plattform.
GallopE PEP: human-electric hybrid Plattform. Allradssystem mit Muskelkraft an der Vorderachse und auf zwei individuell ansteuerbaren Radnabenmotoren an der Hinterachse. Verschiedene Fahrzeugklassen möglich: Pedelec, L1e (25 km/h) und L6e (45 km/h). Digitales Multifunktionsstachometer und Infotainment mit Apple CarPlay. Hohe Reichweite durch 3 kWh Batterie (2 x 1.440 Wh).

Akkurad GmbH | Lohmeyer Leichtfahrzeuge - Im Benzfeld 51 - 73527 Schwäbisch Gmünd – www.akkurad.de --- www.gallope.de

Die EAV entstand aus dem Unternehmen des Gründers Adam Barmby in Großbritannien (BAMD Composites), das Verbundwerkstoffe für Unternehmen in der Automobilindustrie wie Aston Martin und Renault herstellt. Mit DPD als technischem Partner wurde die erste Generation der EAV, der EAVan, für die Paketzustellung in der Stadt entwickelt. Als Ergebnis dieser Iteration entstand die EAV-Plattform, wie sie heute zu sehen ist, die ein modulares Design ermöglicht, um verschiedene Heckfahrzeugkonfigurationen zu ermöglichen. Seit kurzem ist die Firma auch auf dem europäischen Festland vertreten.

Basis-Konfiguration. Bremsen: Hydraulische Scheibenbremsen von Magura • Motor: Heinzmann Cargopower 250 W • Bereifung: Vredestein • Batterie: 40 Meilen Reichweite: 60ah, 42 V • Scooter-Box • Sicherheit und Schutz: Batterieverriegelung • Schloss der Fahrzeugbremse • Schloss der hinteren Ladekiste • die Bremsen, die Batterie und die Ladekiste sind alle mit Schlössern versehen, um Fahrzeug- und Warendiebstahl zu verhindern • GPS-Tracker und andere Sicherheitsoptionen sind verfügbar • Flaschenhalter, Scheibenwischer, Ersatzrad • 10.995 engl. Pfund

Die Reichweite kann darauf abgestellt werden, wie weit jeden Tag gefahren wird. Die 60 Ah-Batterien bieten eine maximale Reichweite von 65 Kilometern. Mit einem zweiten Batteriehalter ist es möglich, zu wechseln, wenn der eine Akku leer ist. Die Batterien werden in 6-7 Stunden mit einem Standard-13A-Stecker aufgeladen. Die EU-Sicherheitsnorm für E-Bikes EN15194 werden eingehalten, d.h. die Geschwindigkeit ist auf 25 km/h und der Motor auf 250 W begrenzt.



Electric Assisted Vehicles Limited, 337 Heyford Park, Upper Heyford, Bicester, Oxfordshire OX25 5HA. www.eav.solutions

Beim **Hopper** ist der Ansatz der Hersteller der, sich stark bei den Bedienkonzepten am Auto zu orientieren. Das soll potenzielle Umsteiger locken, die mit dem Fahrrad in der Regel nicht so viel am Hut haben. Das Hopper ist so groß wie ein klassisches Lastenrad und bietet viel Funktion auf kleinem Raum. Auf einen Auto-Stellplatz passen vier Hopper, es ist also sehr kompakt für städtische Nutzung. Dazu gehört auch der Wendekreis von nur zwei Metern dank einer 90°-Lenkung. Für Komfort sorgt eine Federung aller Laufräder.

Es wurde auch ein Dach mit integrierten Solarpanel entwickelt. Mit jeder Stunde in voller Sonneneinstrahlung können zusätzlich bis zu 5 km gefahren werden. Das senkt auch die Mobilitätskosten.

Nennleistung 250 W • Maximalgeschwindigkeit 25 km/h • Elektrische Anfahrhilfe bis 6 km/h • Batteriespannung 48 V • Schaltung stufenlos • Stauraum Gepäckfach 70-220 Liter • Länge 200 cm • Breite 88 cm • Gewicht 120 kg • Passagiere 1+1 • Reichweite ca. 60 -120 km • Rekuperation • Rückwärtsgang • Anzahl Räder: 3 • Keyless-Go



Hopper Mobility GmbH - Eichenhofstraße 25 - 86154 Augsburg - Telefon: +49 1578 9125293 - E-Mail: kontakt@hopper-mobility.com

SNAP s.r.l. ist ein Startup, das im November 2021 von Francesco Passarella gegründet wurde. Er kommt aus dem Maschinenbau und hatte eine Förderung der Region Apulien für neue Geschäftsideen gewonnen. Städtische Mobilitätsideen sollen überdacht werden und so leicht wie ein Fingerschnippen (SNAP) umgesetzt werden, so das Ziel. Nur so kann man nach Ansicht der Firmengründer heutige Mobilitätsprobleme lösen. Sie wollen so auch italienische Ingenieurskunst aus dem tiefen Süden in den Rest Europas bringen.

Der aus Bari stammende Sergio D'Argento ist der Partner Passarellas und als kreativer Designer an der Entwicklung von Snap srl und an der Schaffung hochwertiger Produkte beteiligt.

Snap Cargo ist für die Zustellung auf der letzten Meile gedacht. Dieses Cargo-Fahrzeug kann als Pedelec (250 W) oder Speed-Pedelec (1.000 W) und als normales Elektro-E-Bike genutzt werden. Es wird auch eine 4.000 W-Version des L6e Quadricycle geben. Die Ladefläche ist hochgradig anpassbar, mit einem Volumen von 1,5 m³ und einem Solarpanel auf dem Dach zum Aufladen der Batterien. Die vielfältigen Möglichkeiten bebildern die Laderaumgestaltungen von der Website der Anbieter auf der folgenden Seite.

Via della Costituente 39 70125 Bari (BA) Italy & Str. Vicinale Montenegro n. 11 - 72100 Brindisi (BR) Italy
(+39) 3285673622 - www.snap-mobility.com



EUROBIKE
2



Der Dipl. Kfm. Marco Müller als Business Angel hat mit dem Ingenieur Markus Müller und dem Techniker Patrick Müller die ersten Ideen des **E-Velo-Cabrio** entworfen, den Prototyp als Konzept gebaut und auf der «Velo2022» vorgestellt. Die Techniker und Ingenieure Heiko Heidler, Peter Maurer und Stefan Daniel fertigen den zweiten Prototypen. Eine 10er Serie soll anschließend folgen!

Mit den Studenten Felix Wichert, Tim Völker und Frederic Weil und in Kooperation mit Accadis Hochschule, Business Angels Frankfurt, Strateco Consulting und den Patentanwälten Kugler und Walkenhorst werden Marketing und Vertrieb entwickelt.

Gesucht werden gerne noch motivierte junge Leute, Praktikanten, um das Team zu verstärken. Müller wird mit seiner langen Erfahrung als Allein-Gesellschafter-Geschäftsführer das junge Team beraten und in allen funktionalen Fragen unterstützen! Durch diese Zusammenarbeit von jugendlichem Eifer und langjähriger Erfahrung soll eine zielführende Unternehmung aufgebaut werden.

Dach- und Frontrollo für Wind-, Regen- und Sonnenschutz • elektrische Unterstützung bis 25 km/h • multifunktional und kompakt • Länge 185 cm • Breite 80 cm • Höhe 72 cm

Der modulare Aufbau des Hecks ermöglicht viele Nut-



zungsmöglichkeiten: ein bis zwei Kindersitze, Transportbox, Wetterfester Safe für Gepäck

RB Verwaltungs UG - Kapersburgweg 2 - D-61350 Bad Homburg - 0172 - 968 2360 – info@e-velo-cabrio.de

MOVEMENT - How to take back our streets and transform our lives

Text: Heike Bunte - Titelbild: Verlag

Der «Bücherblockbuster» in den Niederlanden des letzten Jahres schlechthin! Hinter dem Titel verbirgt sich eine tiefgehende Analyse der niederländischen «Seele der Verkehrsplanung» mit all ihren Schattenseiten, Irrationalitäten und verwaltungstechnischen Zwängen von Regelwerken.

Der historische Abriss erklärt eindeutig, wie es - genau wie in anderen Regionen Europas - zur autoorientierten Stadt mit all ihren weitreichenden Folgen kam! Die bekannte Journalistin Thalia Verkade und der «Fahrradprofessor» Marco te Brömmelstroet konfrontieren ihre Nation (und somit auch uns!) mit klaren Daten und Fakten, vergessen aber auch nicht, konstruktive Wege aus dem einseitigem Dilemma «der Autostadt»

aufzuzeigen. Zielsetzung ist, wieder den Menschen ins Zentrum der Planungen zu nehmen und nicht das Fahrzeug. Der «Rest» der Welt schaut stets neidisch auf die Niederlande, weil die «Fahrradinfrastruktur» gegenüber anderen Ländern unbestreitbar ein Gewinn ist und weil der Radverkehrsanteil im Durchschnitt bei 25% liegt. Alles Errungenschaften, von denen andere in Europa nur träumen. Gleichwohl zeigt das Buch deutlich auf, dass auch diese Errungenschaften keine langfristigen und zufriedenstellenden Lösungen für nachhaltige Raumentwicklung garantieren. Das Buch adressiert ohne Zweifel, dass Radfahren das «Herz» der städtischen Entwicklung sein sollte. Die Autoren liefern insgesamt kluge Argumentationsketten, schockierende Fakten und Einblicke in ein System, das unseren Alltag so sehr bestimmt wie nichts anderes!

Aus dem niederländischen übersetzt von Fiona Graham. Autoren Thalia Verkade & Marco te Brömmelstroet Englische Sprache; 270 Seiten; Taschenbuch Verlag Scribe Publications 2022



'A revolutionary view of mobility ... Gives us the tools to campaign for something different.' *Lucy Siegle*

Movement

how to take back our streets
and transform our lives



Thalia Verkade &
Marco te Brömmelstroet

«Feinmobilität» - Was verbirgt sich hinter dem Begriff?

Text: Heike Bunte - Foto: LD-Vlg

Ankündigung zum Symposium vom 26.-28. September 2022 in Kassel

Kein Thema dominiert derzeit so die politischen Debatten, Kongresse und zahlreiche Fachartikel, wie die rund um «Aktive Mobilität», «Fusion Mobility» und ihr Einfluss auf Stadtgestaltung, Maßnahmen zur Rettung des Klimas sowie Energie- und Ressourceneinsparungen. Die (vermeintliche) Ablösung der (post-)fossilen Ära wird dabei wohl die kniffligste Herausforderung, denn derzeit wird sie lediglich um den Begriff «Elektro» weiter bespielt, aber ohne die notwendige Änderung hervorzurufen. Die Krone des ganzen zelebriert die ITS-Branche und -Forschung (Intelligent Transport Solutions), indem sie mehr oder weniger glaubhaft vermittelt, dass autonomes Fahren «sicher» sei. Was hat all dies mit «Feinmobilität» zu tun?

Das Symposium zum Thema Feinmobilität

wird von der Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und -systeme sowie dem Think-Tank und Kreativlabor «The Urban Idea» aus Freiburg organisiert. Dabei wird die Feinmobilität als Bewegungsmittel zwischen «Schuh und Auto» verstanden. Das zweitägige Event fokussiert die ganze Bandbreite an «Fahrzeugen», die nicht ohne weiteres eine Berücksichtigung im täglichen Planungskanon von Straßenbehörden finden. Es will zu Fahrzeugen, wie Velomobilen, Lastenrädern, muskelkraftbetrieben und elektrischen Mobilitätshilfen, elektrischen Leichtfahrzeugen zum Personen- und Gütertransport eine Stellung beziehen. Ein interdisziplinär angelegtes Diskussionsformat, wozu zahlreiche bekannte Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, NGOs, Wissenschaft und Industrie



«feine Mobilität» schon vor rund 90 Jahren

eingeladen sind. Der HPV Deutschland hat neben HP Velotechnik und Hase Bikes ebenfalls eine Einladung erhalten. Vorgesehen ist, dass der HPV Deutschland seine Erfahrungen zum Thema «Feinmobile - Fahrzeugökosystem, Branche und Markt» einbringt.

www.dbu.de/projekte
www.theurbanidea.com

PINO CARGO

Text: A. Pooch - Fotos: HASE BIKES

Das PINO CARGO: Lastenrad, Kindertaxi, Tandem, Solo-Rad, Reiserad oder Reha-Mobil, die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig. Es ist ein richtiges Mobilitätskonzept, mit ihm braucht man nur ein Fahrrad, um die verschiedenen Bereiche abzudecken. Ideal für Paare und junge Familien.

Cargo ohne Kompromisse

Die vordere Porter Bag transportiert 40 kg Zuladung mit bis zu 120 Liter Stauvolumen. Mittig unten trägt das klappbare PORTER RACK Sperriges und Schweres bis zu 40 kg. Hinten auf dem Gepäckträger ist Platz für einen Kindersitz oder tief angebrachte Packtaschen. Standfest ist das Gefährt, auch mit voller Ladung, durch den extra von HASE BIKES entwickelten, geschmiedeten Zweibeinständer. Mit dem Shimano EP8 hat das PINO CARGO



einen leistungsstarken E-Motor. Mit seiner Hilfe werden selbst schwere Lasten gewuppt.

Teleskopierbarer Rahmen

Der Rahmen des PINO ist teleskopierbar – man kann es kürzer machen, indem man es einfach zusammenschiebt. Dabei gleitet der vordere Rahmen reibungslos in den Hauptrahmen, die

Räder bleiben sicher in der Spur, und die ölige Kette wird von der Rahmenschnellverstellung aufgenommen.

Wer allein unterwegs ist, kann das PINO auch mit eingeschobenem Rahmen fahren. Der Radstand entspricht dann in etwa dem eines Citybikes. Auch Fahrverhalten und Kurvenradien



sind in etwa gleich. Das spart auch Platz im Keller oder auf dem Auto-Heckträger.

Cargo-Bike mit Tandem-Vergangenheit

Die Entwicklung des PINO ist eng mit der Familie Hase verbunden. Als es vor 30 Jahren erstmals in Serie ging, war es einfach ein außergewöhnliches Tandem. Dann wurden die Söhne von Kirsten und Marec Hase zu groß für den Kindersitz, und das Kindertretlager für den Vordersitz entstand. Seitdem ist das PINO kontinuierlich mit den Anforderungen gewachsen und immer wieder neu erfunden worden.

Rahmen	Aluminium, teleskopierbar
Gesamtlänge	184 – 245 cm
Gesamtbreite	60 - 80 cm
Gesamthöhe	83 – 125 cm
Gabel	Federgabel Spinner 300
Zweibeinständer	HASE BIKES geschmiedet
Transportvolumen	PORTER BAG 40 kg/ 120 l; PORTER RACK: 40 kg / Gepäckträger (Tubus Logo, 40 kg)
Max. Zuladung	225 kg
Gewicht	38 kg
Pedelec-Motor	Shimano EP8
Akku	630 Wh
Schaltung	Shimano 11 Gang-Kettenschaltung / Microshift Lenkerend-Schalthebel und -Ergogriffe
Bremsanlage	hydraulische Scheibenbremse
Laufträder	vorne 20" / hinten 26" / Alu-Hohlkammerfelge Naben mit Steckachse und Boost-Standard
Kurbelgarnitur (vo)	Kurbelgarnitur mit längenverstellbaren Kurbeln (verstellbar von 65 – 165 mm) / 165 mm, 38 Z
Kurbelgarnitur (hi)	Tandem-Kurbelgarnitur mit integriertem Freilauf / 170 mm, rechts 44 Z, links 36 Z
Beleuchtung	Licht über Motor-Akku / Scheinwerfer B+M IQ-X/ Rücklicht integriert
Preis	ab 11.500,- Euro

www.hasebikes.com



Von 0 auf 45 in 8,29 Sekunden

Text: A.Pooch – Fotos: HP VELOTECHNIK

Mit dem Speedmachine S-Pedelec stellt HP VELOTECHNIK das weltweit erste Einspur-Liegerad in der schnellen Klasse der S-Pedelecs vor. Damit wird die Liegeradmanufaktur aus Kriftel zum Kraftfahrzeughersteller.

Geschwindigkeit hat Speedmachine bereits in ihren Genen, nicht umsonst hat dieses Liegezeirad diesen Namen. Mit dem E-Antrieb erhält der klassische Tieflieger eine Tretunterstützung bis 45 km/h. Damit erhält man eine windschlüpfrige Alternative für alle, die ein schnelles Rad suchen, um zum Beispiel lange Wege zur Arbeit flott zu bewältigen, ohne groß ins Schwitzen zu geraten.

Ausgestattet ist das vollgefederte Rad mit dem nahezu geräuschlosen Hinterradnabenmotor Z20 RS von NEODRIVES. Der entwickelt eine Spitzenleistung von 1000 Watt bei einem Wirkungsgrad von 85 Prozent. Sicherheitsplus für die Fahrer: Durch den tiefen Schwerpunkt mit dem unter dem Sitz montierten Akku bleibt das Fahrzeug auch bei hoher Geschwindigkeit bestens handhabbar. Selbst bei satter Beladung mit bis zu vier Gepäcktaschen zieht das Rad sicher seine Bahn. Das S-Pedelec verfügt serienmäßig über hydraulische Scheibenbremsen, eine lichtstarke Beleuchtung von



BUSCH & MÜLLER (IQ-XE, 150 Lux), einen großen Rückspiegel sowie einen Gepäckträger für zwei Taschen.

Ein gefedertes Vorder- und Hinterrad sind wichtig für die Fahreigenschaften eines so schnellen Fahrrades. Damit liegt man in allen Fahrsituationen sicher auf der Straße. Am Vorderrad ist dafür die Steuerkopf-Federgabel Concept 5 verantwortlich. Am Hinterrad verhindert die No-Squat-Technologie wirkungsvoll ein Einfedern durch Antriebskräfte. Der Beschleunigungsrekord wurde festgehalten mit einem kalibrierten Messgerät: von 0 auf 45 km/h in 8,29 Sekunden.



Rahmenmaterial	Aluminium 7005 T6
LaufRADgröße (v/h)	20 / 26 Zoll
Federung (v/h)	50 mm / 80 mm
Länge	180 – 210 cm
Höhe (Lenker)	106 cm
Breite (inkl. Spiegel)	90 cm
Tretlagerhöhe	69 – 72 cm
Sitzhöhe BodyLink	48 cm
Sitzhöhe ErgoMesh	51 cm
Gewicht	ab 28,5 kg
Zuladung	max. 120 kg
Motor	NEODRIVES Z20 RS
Tretunterstützung	bis 45 km/h
Maximalleistung	1000 W
Maximales Drehmoment ...	40 Nm (am Hinterrad)
Kraftverstärkung (5 Stufen)	0/80/160/240/320/400%
Akku-Kapazität	651 Wh
Reichweite	60 km
Sonstiges	Farbdisplay mit Touchscreen
Preis	ab 8.690,- Euro
Erhältlich	ab Herbst 2022

www.hpvelotechnik.com

Parallel zum Bau des schnellen Einspurers hat HP VELOTECHNIK eine andere Entwicklung vorangetrieben: Die Hessen sind nun ein beim Kraftfahrtbundesamt registrierter Kraftfahrzeughersteller. Die Räder brauchen künftig keine Einzelgenehmigung vom TÜV mehr, sondern haben eine Typgenehmigung. Die ist für die gesamte EU sowie die Schweiz gültig. Erhältlich ist das Speedmachine S-Pedelec vom Herbst an im Fachhandel.

Podbike Frikar auf der EUROBIKE 23 in Frankfurt

Text – Fotos: Andreas Pooch

Die norwegische Firma Podbike hat auf Crowdcube annähernd 1,37 Millionen € eingesammelt, um die Produktion ihres vierrädrigen wettergeschützten Fahrrades mit elektrischer Unterstützung zu starten.

Das englische „Pod“ [Deutsch: Gehäuse, Schale] beschreibt recht gut die optische Anmutung dieses Velomobils und die Wetterschutzverschalung. Für das Einsteigen schwingt man das Oberteil nach hinten. Ein Griff am Tretlager erleichtert den Einstieg ins Fahrzeug. Den kann man auch benutzen, um das Tretlager zu verstellen. Einfach eine ebenfalls grüne Knebelschraube am Boden zwischen Sitz und Tretlagermast öffnen, Mast verschwenken, wieder arretieren, fertig. Die Anpas-





sung an die Beinlänge eines Fahrers oder einer Fahrerin geschieht aber nicht nur über die Verstellung des Tretlagers. Zusätzlich lässt sich auch der Sitz verschieben. So erreicht man immerhin einen Nutzungsbereich von 1,5 bis zu 2 Meter Körpergröße.

In den nächsten Wochen nach der Messe wird über einen deutschen Partner die Produktion begonnen und die Auslieferung nach Norwegen und Deutschland kann dann anlaufen. Die Firma hat mehr als 3.600 Vorordern für das Frikar, das ca. 7.500 € pro Fahrzeug kosten soll.

Die elektrische Unterstützung unterstützt bis zu 25 km/h und die Batterie soll zwischen 50 bis 80 km reichen. Damit fällt das Fahrzeug unter die Kategorie Fahrrad, ohne dass irgendeine Lizenz notwendig ist.

Länge 2,3 m – Breite 0,84 m – für Menschen mit Körpergrößen von 1,5 bis 2 m geeignet – Stauraum hinter dem Sitz 160 l –

Per Hassel Sørensen hat das Frikar entwickelt nach einem Unfall mit einem traditionellen Fahrrad. Er hatte sich ein Velomobil-Kit bestellt und schnell

festgestellt, dass er eine Motorunterstützung braucht und einen besseren Wetterschutz.

VELOMOBILE: REDEFINED - Constructing a unique human powered vehicle with electric assist, to save you & the world --- Per Hassel Sørensen (2015)

https://www.podbike.com/wp-content/uploads/2020/10/Sorensen_Per_Hassel.pdf

www.podbike.com



Tretlager ist zu weit entfernt



Verriegelung öffnen & Tretlagermast schwenken



Blick von hin





EUROBIKE 23 ⇒ SUV-Bikes: der neue Fahrradtrend?? Oder eher Res





ressourcenverschwendung? Was ist davon zu halten: Eure Meinung??



HPV Treffen an der Fläming Skate

Text-Fotos: Dieter Hannemann

«Der Fläming in Brandenburg, unendliche Weiten. Wir schreiben das Jahr 2022. Dies sind die Abenteuer einiger Liegeräder und Velomobile, die mit über 20 Teilnehmer*innen stark Besatzung 5 Tage unterwegs waren, um fremde Regionen zu erforschen, neues Leben auf die Bahn zu bringen. Viele Kilometer von zu Hause entfernt fahren die Teilnehmer*innen auf Wegen, die alle Liegeradfahrer*innen einmal genießen sollten.»

Ok, die Einleitung ähnelt schon einer legendären Fernsehserie aus meiner Kindheit, aber es war wirklich sehr «faszinierend».



Im Laufe des Freitags (03. Juni) trafen die meisten Teilnehmer*innen nacheinander in unserem Quartier in Treuenbrietzen ein. Hier fanden wir optimale Bedingungen für unser Treffen vor. Alle Übernachtungswünsche von der Ferienwohnung und dem Doppelzimmer, sowie Schäferwagen oder Zelt sowie Hängemattenplatz konnten erfüllt werden. Gemeinsamer Treffpunkt war immer die große Terrasse im Garten, direkt neben dem eher lebendigen Froschteich. Die Einstimmung zu



Die Rastplätze an der Fläming Skate sind mindestens genauso einladend wie die Routen.

dem Treffen dauerte bis spät in die Nacht und immer wieder kamen neue Teilnehmer*innen dazu. Für Samstag war als gemeinsamer Treffpunkt nach dem Frühstück die Skate Arena in Jüterbog geplant. Bis 15⁰⁰ Uhr hatten so alle Zeit, Jüterbog zu erkunden oder eine kleine oder große Tour auf den herrlichen Fläming-Skate Routen zu unternehmen. Das ist purer Fahrgegnuss! Ab 15⁰⁰ Uhr wurde die Bahn in der Skate-Arena vorbereitet, weitere Teilnehmer*innen trafen ein und es wurde dreimal eine spannende Fuchsjagd unternommen. Zwischendurch konnten immer wieder die drei verschiedenen Bahnen auch mit unterschiedlichen Fahrzeugen getestet werden. Das Pizzaessen auf der Rennbahn rundete diesen Teil der Veranstaltung ab, bevor es wieder als Verband in unser Quartier ging.

Am Pfingstsonntag bildeten sich nach dem gemeinsamen Frühstück wieder Gruppen für unterschiedliche Touren auf den Fläming-Skate Rou-



Am Montag war für die ersten Teilnehmer*innen nach dem Frühstück die Abreise. Alle anderen schwärmten wieder aus, einige nur in das nahegelegene Schwimmbad oder in die Eisdiele, andere zu einer Erkundungstour nach Luckenwalde, Wittenberg oder zur Landesgartenschau nach Beelitz. Der gemeinsame Treffpunkt war an diesem Abend im Quartier, wo beim Abendessen in gemütlicher Runde ein Heimatkundler aus Treuenbrietzen uns über die regionale Vergangenheit informierte. Auch Ralf Kuhn von Sausetritt kam noch vorbei und so wurde bei erfrischenden Getränken noch die ein oder andere Runde Leitergolf gespielt. Erst spät abends wurden die Teilnehmer*innen leiser und die Frösche übernahmen wieder die Nachtbesorgung.

Am Dienstag nach dem Frühstück packten die letzten Teilnehmer*innen ihre Sachen und traten ihre Heimfahrt an. Im Gepäck hatten sie die Erfahrung über Pflingsten – Abenteuer in den unendlichen Weiten von Brandenburg erlebt zu haben. Wer auch einmal an einem HPV Treffen teilnehmen möchte, das nächste HPV Treffen ist am 08. und 09. Oktober 2022 in Bettrum zwischen Hildesheim und Braunschweig.

ten. Gemeinsamer Treffpunkt war um 16⁰⁰ Uhr die alte Schmiede in Oehna mit dem Fahrradladen Sausetritt. Hier gab es Kaffee und Kekse, sowie ein Grillbuffet zum Abendbrot. Eine Führung durch den Fahrradladen und das Anschauen vieler auch historischer Spezialfahrräder durfte nicht fehlen. Auch einige Gäste aus dem nicht so weitem Berlin waren hier vor Ort. Abschluss des Abends war für einige die gemütliche Heimfahrt zum Quartier, andere genossen noch den langen Abend mit einem Open-Air-Kino im Innenhof. Gezeigt wurde der Film «Schußfahrt nach San Remo». Danach hieß es dann auch für die Letzten «... auf zu einer Schussfahrt nach Treuenbrietzen!»



Die Fuchsjagd. Der Fuchs mit der Flagge wird gejagt, bis er die Bahn frei gibt.



Die Vielfalt der Räder war groß und jung bis alt, alles vertreten.

Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Martin Bruns

Alter: so kurz vor 70 nach meinem Ausweis zu urteilen.

Schuhgröße: Radschuhe müssen in 50 - andere so ab 46 - das zur Industriernorm.

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... Kindesbeinen - ach nee, erst war es ein Roller, so ein richtiger mit Schubkarrenreifen.

Fahrradfahren ist für mich wichtig... weil es hält fit, man kann sich den Kopf frei fahren, mit sich selbst unterhalten (soll ich laut Hausarzt, damit ich mich einmal am Tage mit einem intelligenten Menschen unterhalte). Außerdem bin ich dadurch viel in der Natur unterwegs und genieße das.

Außer Fahrräder interessiert mich... oh, eine ganze Menge anderer Sachen. Die Computerei, fotografieren mit der DSLR, mein Naturgarten (immerhin schon einen Preis dafür bekommen) basteln von klein bis GROSS, Reisen mit Rad und Zelt, wandern ... und natürlich, nein da schweige ich jetzt mal.

Was macht mich wütend? Die Gegner und Leugner von Corona zum Teil und die Kriege auf dieser Welt. Dagegen sind unsere Probleme zwischen Fußgängern/Radfahrern und Autofahrer ein Peanuts.

Was singst du beim Fahrradfahren? Das sollte ich lieber nicht tun.



Von dem HPV wünsche ich mir? Nichts. Nehme keine Geschenke an, es sei denn, es sind Industriekontaktgeschenke.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Mein idoworx oPinion. Nein, es ist kein neues Liegerad - ein fast ganz normales Trekkingrad.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Breitreifen (29 x 2,25), aber hochgelegt. 18 Gang Getriebebeschaltung mit Gates Riemen (hat nichts mit Windows zu tun). Beides läuft mittlerweile über 50.000 km tadellos. Mit dem Rad bin ich u.a. zweimal quer durch Island gefahren auf abenteuerlichsten Pisten incl. diverser Furten bis über die Radnaben und alles ist heil geblieben.

Was könnte man noch verbessern? Für mich ist das Rad nicht verbesserungswürdig.



Das Trekkingrad idoworx oPinion von Martin, reisefertig.



Ein Blick in die Wohnung von Martin verrät schnell, dass er ein Fahrradfahrer ist.



Martin Bruns mit einem seiner Fahrräder, welches älter als 70 Jahre ist.

Weitere Infos und wo können wir dich antreffen? Man trifft mich im Landkreis Oldenburg in der «Hauptstadt» (in meinen Augen eher das große Dorfzentrum) Wildeshausen an. Am Tage zumeist in meinem Garten, oder auf Erkundungstouren im näheren Umkreis. Am Ortsrand, zwischen Industrie- und Wohngebiet gibt es seit neuesten einen etwas über 400 Meter langen reinen Radweg, 4 m breit und abends mit Beleuchtung. Leider endet dieser «Radschnellweg» auf einer Seite nach einer 90 Grad Kurve in einen verkehrsberuhigten Bereich und auf der anderen Seite in einem Schotterweg. Man ist noch am planen, wie überall. Es dauert. Zwei Mitstreiter und ich

haben die Initiative WIR (Wildeshäuser Initiative für den Radverkehr) gegründet und stellen fest, dass Behörden doch oft nur im Schnecken tempo und sogar noch langsamer unterwegs sind.



Matin ist gerne auf Reisen mit dem Fahrrad. So hat er z.B. einige #schokofahrten für den Nordwesten begleitet. Hier macht er auf einer Tour durch Island

Die Critical Maas führen wir auch durch und schaffen es auch schon des Öfteren mal auf über 16 Radler zu kommen, um die Straßen offiziell benutzen zu dürfen. Was anderes darf ich hier nicht schreiben. Ich besitze 11 Fahrräder, meine beiden Oldies, zwischen 85 und 100 Jahren dürfen sich, schön abgestellt, in der Wohnung wohlfühlen. Ein E-Mofa, Baujahr 1971 wartet sehnsüchtig auf die Restaurierung.

Radtour Slowenien • Schönen Aussichten & komplizierte Radrouten

Text - Fotos: Ida Sabelis (NL)

In der Woche vor der Velocity 2022 (13.-17. Juni) unternahm eine gemischte Gruppe von Radfahrern (mit und ohne Unterstützung, vier «normale» Fahrräder und zwei Liegeräder, Trikes) eine Tour durch Slowenien und ein Stück Italien. Wir hielten es für sinnvoller, eine solche Radtour vor der Velocity-Konferenz zu machen, denn dann hat man während der Konferenz etwas zum Diskutieren.

Am 6. Juni trafen wir uns in Mojstrana, nicht weit von Kranska Gora: Elisabeth und Martin Held aus Tutzing, Manfred und Gabi Neun aus Memmingen, Ida Sabelis und Jupp Reichert aus Heemstede in den Niederlanden. Alle in ihrer eigenen Zeit angekommen - und die Niederländer aus Italien etwas später wegen einer Panne auf der Autobahn (!). Lukna, eine luxuriöse Hütte mit eigener Küche und schönen Zimmern - alle Unterkünfte für die Reise hatte Gabi Neun gütig ausgewählt. Es zeigte sich schnell, dass in dieser Region eine einfache Art des Tourismus geschätzt wird: freundlich,

einfach und qualitativ hochwertig zu wohnen und zu essen. Für Ruhe und Essen gesorgt, da ging es ans Radfahren.



Der erste Radtag wurde zu einem ganzen Tag des Aufsteigens - von Kranska Gora bis zur Passhöhe (1.611 m) im Triglav-Nationalpark, mehr als 960 Höhenmeter. Für Flachlandbewohner unvorstellbar, aber es geschah: bei verschiedenen Geschwindigkeiten (Zustand x Batteriestärke oder deren Fehlen) konnten wir einander in unserem eigenen Tempo im Auge behalten, oder mussten ab und zu warten (immerhin willkommene Pausen). Eine schöne Berghütte knapp unterhalb des Vršič-Passes war die Belohnung mit genügend Zeit für einen Spaziergang in der Gegend - und mit Blick auf besondere Felsformationen.

Der zweite, dritte und vierte Tag wurden im Einzugsgebiet der Soča verbracht - von der Quelle (knapp unterhalb des Passes bei Bovec) bis nach Triest in Italien (Grenzübergang Nova Gorica - Gorizia). Auf der Hauptstraße gibt es natürlich guten Asphalt, aber sobald man zu kleineren Straßen kommt, wird ein kultureller Unterschied deutlich: Radwege können Waldwege oder steinige Pfade sein. An sich kein Problem, wäre da nicht die Tatsache, dass Trikes eine tief hängende Schaltung haben. Auf der Strecke wimmelt es von Motorradfahrern - schön in den Kurven, aber auch

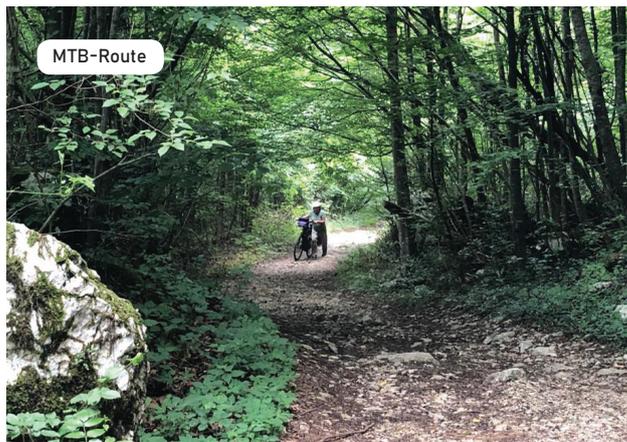
Route» wird und die Brücke, die Sie als Abkürzung nehmen könnten, gerade Baustelle ist. So erging es uns zwischen Bovec und Dreznica: Auf der linken Seite des Flusses gab es kein Durchkommen. Die Liegeradfahrer gaben früher auf (10 km Umweg), aber die „gekrümmten“ Radfahrer hielten durch ... bis die Steine es auch für sie unmöglich machten

Über einen Steg erreichten sie das andere Ufer und holten die anderen unerwartet an einer Baustellenampel ein. Schade, dass wir von Kebarid nach



schnell und etwas bedrohlich in großen Gruppen. Schöne Aussichten in den Hochtälern.

Hier entdecken wir das Phänomen der Mittagsrestaurants: Einfach abseits der Route in einem Dorf oder einer Stadt ein gutes, lokales Lokal finden. Manchmal war es unerwartet sehr heiß - und ja, dann hilft ein Bad in der Soča, die fast immer leicht zugänglich ist. Aber wenn Sie einem «Radweg» folgen, kann es passieren, dass dieser Radweg zu einer «Mountainbike-



Dreznica erst bergab (zur «Napoleonbrücke») und dann ein paar Kilometer bergauf zum Gästehaus Pri Lovrižu in einem malerischen Dorf fahren mussten. Wir hatten die weiße Kirche schon von weitem gesehen, aber nie daran gedacht, dass wir dorthin gehen würden (den ganzen Weg hinauf).

Allmählich beschlich uns das Gefühl, dass wir der vorgezeichneten Route nicht mehr ganz trauen konnten. Verwöhnt? Vielleicht waren wir das. Mit etwa 60 Kilometern pro Tag sind die Anstiege machbar, auch wenn unerwartete Unebenheiten an warmen Tagen unangenehm auffallen und Umwege zu lästigen Verzögerungen führen. Zunehmend ist unklar, ob der Radweg «machbar» ist

- wegen steilerer Anstiege oder schlechterem Straßenbelag im Vergleich zu dem, was Autos genießen. Am dritten Tag ließen wir die Napoleonbrücke rechts liegen und fuhren in Richtung Koseška korita, der Schlucht des Flusses Ročica. Ein schöner Spaziergang - mit einer beeindruckenden Brücke, die einst aus militärischen Gründen gebaut wurde. Das sehen wir hier öfter. Von dort aus ging es bergauf und wieder bergab nach Tolmin, wo ein ausgeschilderter Radweg (rechts des Flusses) in seiner eigenen Zukunft endete. Die Soča hat hier ein relativ enges Tal - und das bedeutet, dass man sich die Straße mit vielen Autos/LKWs teilen muss. Nicht für jeden ein Vergnügen - obwohl die Niederländer es gewohnt sind, nur einen Meter rechts vor der Fahrbahnseite zu fahren. Und das hilft; wir fuhren oft in Kolonne. Aber es fällt auf, dass viele Autofahrer Rücksicht nehmen und in weiten Bögen um uns herumfahren. Nach Kanal kommt eine weitere stark befahrene Straße, und bei Plave wechseln wir auf die andere Seite - dort scheint es einen Radweg zu geben. Sie führt tatsächlich nach Nova Gorica / Gorizia, obwohl «die» Fahrradbrücke noch nicht fertig ist. Unsere Kollegin aus Triest trifft uns auf diesem Weg, gleich nach dem kuriosen kleinen Zugtunnel, wo «Radfahrer absteigen müssen» und dann auf eine Treppe stoßen.

Der Bau von Radwegen ist eine Auftragsarbeit, ja. Radfahren ist manchmal Improvisation und oft mit



Umwegen verbunden. Nova Gorica und Gorizia sind es wert, mit dem Fahrrad erkundet zu werden; es ist leicht zu sehen, wie die Grenzstadt ihre jüngste Vergangenheit zu ihrem Vorteil genutzt hat: Wo früher die Grenze verlief, gibt es jetzt einen Fahrradweg, und wo früher Tunnel waren, gibt es jetzt eine gemischte Fußgänger-/Radfahrerzone. Nach dem zweiten Tunnel (vom Bahnhofsbereich aus gesehen, wo sich ein schönes Denkmal für die europäische Einheit befindet) gelangen Sie in die Fußgängerzone der Altstadt. Majestätisch.

Nach einem weiteren guten Essen und einem guten Schlaf in dem schönen Hotel begann ein Tag voller mäanderndem Fahrradglück. Um die Hauptstraßen zu meiden und ein wenig länger in Slowenien zu fahren, nehmen wir eine Nebenstraße, die eine endlose Strecke mit Olivenbäumen und Blumen bietet. Die Hitze wird drückend - und die Suche nach der Route bleibt kompliziert. Aber die Abfahrt nach Triest ist ein Genuss, auch wenn



es - wie immer in Sichtweite des Hafens - spannend ist, Miramare zu erreichen: eine steile Abfahrt, eine Umleitung und schließlich die Autobahn mit einem Tunnel. Zum Glück ist der Tunnel nicht lang und wir haben uns daran gewöhnt, ihn mit Licht und als Gruppe zu durchqueren. Die Belohnung ist groß: Triest am Meer und ein paar Tage Erholung.

Vom 13. bis 16. Juni sind Manfred und Martin bereits auf der Velocity; die anderen, Gabi, Elisabeth, Ida und Jupp halten durch und radeln von Triest nach Ljubljana. Engpässe? Zuerst aus der Stadt heraus - auf einer normalen Autostraße lange bergauf (es sollte einen Radweg geben, aber wir fanden keinen) und dann durch das hügelige Slowenien. Lipiča für die Pferde, Predjana mit der Burg und die Höhlen von Postojna willkommene und schöne Stationen entlang der immer wieder gesuchten Route. Ein Highlight ist der Rakov Skočan Park, ein riesiges Naturschutzgebiet mit einem schönen Hotel in der Mitte. Aber auch hier sind die Vorstellungen, was ein Radweg sein kann, sehr weit gefasst - viel Schotter und Kieselsteine - selbst auf der als Eurovelo-Route gekennzeichneten Straße nach Razdrto, wo wir auch einige verwirrte Wanderer treffen, die dann auch die Hauptstraße wählen. Die Belohnung folgt, wenn wir nach Vrhnika das alte Sumpfgebiet vor Ljubljana durchqueren. Schwimmen in einem kleinen See in Jezero und dann entlang der Ljubljana in die Stadt. Leider war die Straße weitgehend unterbrochen - wir schlichen an riesigen Lastwagen und Werkverkehr vorbei, die anscheinend dabei waren ein Fundament unter die Straße zu legen. Dann treffen wir Andrei Klemenč, einen Radbeauftragten aus Borovnica, der uns den Weg zum Hotel im Zentrum zeigt. Und er erklärt: Slowenien arbeitet hart an der Einrichtung von Fahrradwegen (z. B. hier entlang der Ljubljana durch den Sumpf) aber es gibt noch viel zu tun. Am Abend fahren wir bei der Fahrradparade mit über 6.000 Radfahrern durch Ljubljana - ein Fest.



Überblick der Tour.

- ① Jesenice (Mojstrana) - Vršič-Pass - 30 km
- ② Vršič-Pass - Bovec – Dreznica, oberhalb von Kobarid: Pension Pri Lovrižu – einschl. Napoleonbrücke – 80 km.
- ③ Dreznica - Nova Gorica / Gorizia (alte Grenze) - Grand Hotel Entourage - 81 km
- ④ Gorizia - Trieste - steiler Anstieg in der Mitte - schöne hügelige Serpentina und Olivenbäume mit Bougainvillea. Einfahrt nach Trieste etwas kompliziert (Radfahrer müssen einen Umweg fahren) und (sehr) steil - mit Tunnel bei Miramare ... schönes Hotel am Meer. - 60 km - Trieste -- Trieste - drei Tage Stadt und Meer.
- ⑤ Trieste - Razdrto (Pension Miriam / Campinghotel) - über u.a. Lipiča - 55 km
- ⑥ Cerknica - Burg Predjana und Postojna - Hotel Rakov Skočan im Wald (gleichnamiger Naturpark) - 35
- ⑦ Rakov Skočan - Ljubljana über Vrhnika und das Sumpfgebiet (See!) Notranja Gorice - 75 + 11 km

Velo-City 2022 Ljubljana - Cycling the Change

Text: Heike Bunte (D) & Ida Sabelis (NL)

Kurz erinnert: Es dauerte, bis der HPV dem ECF (European Cyclists Federation) beitrug. Erste Lobbyarbeit erfolgte ab 2003 und ganze zehn Jahre später war es dann soweit: Im Jahr 2013 traten der Future Bike und HPV Deutschland dem ECF bei. Endlich! Und «Endlich» gab es auch wieder eine Velo-City mit über 1.000 Teilnehmenden vor Ort und nicht im Online-Format. Eine Wohltat!

Gastgeberland war Slowenien und hier die wunderschöne Hauptstadt Ljubljana mit ihren rund 300.000 Einwohnenden und großzügig angelegter autofreier Innenstadt. Velo-city 2022 Ljubljana Exhibition: Where cities and regions discover the latest cycling innovations war das Motto der vom 14.-16 Juni stattfindenden Konferenz.

Jenseits der HPV-Rennkultur...

Bekanntlich zielt die Mitgliedschaft im ECF unter anderem darauf ab, unsere Fahrzeugvielfalt unter das «Fachvolk» zu bringen. Weiterhin leben wir in Europa und tun gut daran dies zu pflegen und entsprechende Arbeit zu unterstützen. Denn mittlerweile ist

stärker denn je das Thema «Mobilitätswende» in Kommunen und Städten angekommen. Dies geht nicht zwingend mit einer beschleunigten Umsetzung Hand in Hand, aber es wäre vermessen zu sagen, dass nichts passiert! Und hier liegt der europäische Hase im Pfeffer: europäische Beispiele im Sinne von «Change» ist eine Stärke der Velo-City und diese zu zeigen. Ljubljana hat wahrlich eine krasse 5-jährige Rosskur der Verwandlung hingelegt und eine lebenswerte Innenstadt geschaffen. Unser „Change“ im Sinne der Beantragung der Mitgliedschaft im ECF länger gedauert! Also, es geht mit dem Mobilitätswandel. Es braucht dazu «nur» mutige Bürgermeister*innen.

Back to the 1980ies oder: wie kriegen wir die Bürgermeister*innen auf das Rad?

Jede Velo-City adressiert die Stadt als zentrales Medium der Verwandlung hin zu mehr Fahrzeugvielfalt. Jede Velo-City adressiert eine spezifische Zielgruppe, wozu Fachplaner*innen, städtische Verwaltungen und vor allem Bürgermeister*innen gehören. Denn sie sind letztlich das Zünglein an der Waage, die das (HPV-)Ruder herumreißen müssen. So lag es dann am Stararchitekten und «Mobilitätsvisionär» Jan Gehl mit seiner Keynote an Tag 1 den entscheidenden thematischen Akzent zu setzen. Unter dem Motto und der Fragestellung,

«Can bicycle activism save the world? Yes, I've seen it done and I've seen wonderful results for the world.» Jan Gehl, Founder, Architect and Professor of Urban Design, Gehl Architects

ob NGOs tatsächlich einen entscheidenden Einfluss ausüben, folgte Jan Gehl – wie gewohnt (!) – dem Ansatz, die Stadt als Lebensraum für Menschen zu verstehen und weniger allein

technikrelevante Fragen und Fahrzeuge jeglicher Art in das Zentrum der Diskussion zu stellen. Damit erteilte er dann auch sogleich eine Absage an «Highway»-(HPV)-Autobahnen auf Stelzen und in Röhren für unsere Stadtentwicklung.

Fahrradtourismus bleibt nach wie vor ein „Hot Topic“, aber...

Die beständige Diskussion der nachhaltigen Wirkungen, ob und in welchem Ausmaß Tourismus zum Fahrraderfolg resp. Mobilitätswandel anhält, darf auch auf keiner Konferenz fehlen. Und in der Tat: Untersuchungen haben gezeigt, dass Menschen, die den Radtourismus für sich entdecken auch tatsächlich im Alltag auf das Rad umsteigen und es häufiger nutzen! Gleichzeitig ist auch bekannt, dass der Radtourismus Regionen und ihre Entwicklung nachhaltig beeinflussen kann. Schließlich bin ich als Radfahrende auf eine gute Infrastruktur im Sinne von Lebensmittelversorgung, Unterkünfte usw. angewiesen. Kein Wunder, dass dieses ökonomische Potential gerade für «abgeschiedene» Regionen als Entwicklungsmuster angezapft wird. Und der Erfolg gibt dem Thema recht: Nicht nur Regionen – und hier hunderte von Bett&Bike-Betrieben – profitieren. Auch NGO's, wie der ADFC, erwerben mit diesem Thema Heerscharen neuer Mitglieder. Fahrradtourismus boomt! Das bringt auch Probleme mit sich, die unter dem Motto: «Wie kann Fahrradtourismus (noch) nachhaltiger werden?» Der ECF hat in den vergangenen Jahren die Euro Velo Routes geschaffen; ein ganzes Netzwerk an (un-)attraktiven Routen, die natürlich nicht nur das Thema „Radtourismus“ bedienen sollen, sondern auch ein effizientes Vorankommen zwischen den Städten für den Alltagsverkehr ermöglichen (sollen). Das kommt dem HPV Gedanken nahe! Die Entwicklung dieser Routen ist eine ganz wesentliche Säule des ECFs, was der derzeitige ECF Präsident Henk Swartouw betonte. Zusammenfassend rückt somit das Thema «Nachhaltigkeit im Fahrradtourismus» stärker in künftige Entwicklungsstrategien.

Bike Economics

Jenseits dessen spielen u.a. auch die Themenbereiche, wie «Bike economics», Innovationen in (Fahrrad-)Infrastruktur, Women in Cycling sowie Klimaentwicklung und „Cool down“ Strategien in Städten eine Rolle in den täglichen Sessions von 9-18 Uhr. Das Thema «Bike Economics» betrifft nicht nur den Sektor der europäischen (weltweiten) Fahrradindustrie. Fraglich ist, wie die europäische Fahrradindustrie unter Kevin Mayne (CEO-Cycling Industries Europe) tatsächlich den notwendigen (Klima-)Wandel durch Fahrradinnovationen unterstützen wird? Eins ist sicher:

We are people who care about the end of the world, but we mustn't forget that there are many who are worried about the end of the month. How do we ensure a just transition? Sir Graham Watson, ECF Board Member

Gute Sprüche dafür hat sie schon jetzt! «We need to innovate by collectively doing what we are already doing just even faster. We believe we can reduce our dependence on fossil fuels by 12% with the bicycle. We are ready to change our future, so get on it!»

Nationale Strategien als «Changer»

Nationale Fahrradstrategien als Auslöser der Veränderung haben zahlreiche europäische Länder. Deutschland schaute bisher auch immer mit Neid nach Österreich, denn hier sind auch immer innovative Zusatzthemen, wie «Der Faktor Zeit im Radverkehr» (2016) bearbeitet worden. Darüber hinaus wurden stärker die Verknüpfungen mit Klimastrategien geschaffen. Gleichwohl erscheinen am «Changer» Firmament auch ganz stark Länder, wie Belgien, die inzwischen im Durchschnitt pro Jahr mehr Geld investieren als große Länder! Klein, aber sehr fein, wie man an Städ-

ten, wie Gent und Antwerpen erkennen kann. Frankreich hat als «Grande Nation» als leuchtendes Beispiel ihre Megametropole Paris und forciert Tempo 30km/h in der gesamten Stadt sowie den radikalen Umbau von Straßen und Plätzen. Außerorts werden die «Routes vertes» ausgebaut; auch hier mit Rückenwind der Entwicklung der EURO Velo Routes. Insgesamt ist es gut, dass es nationale «Fahrradprogramme» gibt! Die Velo-City stellt das Bindeglied des Austausches dar und befördert den nationalen Wettbewerb untereinander stärker denn je! Denn mittlerweile geht es um mehr als die bloße Zurschaustellung der jeweiligen Radverkehrsförderung. Es geht um das Zeigen der nationalen Lebens- und Standortqualitäten, um die wirklich herausfordernden Probleme der Zukunft zu meistern. Alles andere als kleinteilig.

Vision Zero

Nach wie vor ist das drängendste Thema, wie Europa- und weltweit die Vision Zero erfüllt und umgesetzt werden kann. Theoretisch einfach! Tempo runter, Autos und Schwerlastverkehre raus aus Städten! Und außerorts gute Infrastruktur, Vorfahrt für das Rad an kritischen Punkten, wie Knotenpunkte uvm. Aber die Welt tickt leider anders. Und so kommen wir seit Jahrzehnten nicht umhin, unsäglich viele Daten und Fakten zu sammeln, auszuwerten und kleinteilig zu versuchen, die Welt wenigstens ein Stück weit für Radfahrende sicherer zu machen. Ob man die Vision Zero Strategien von Helsinki oder Brasilien vorstellt: allen ist nach wie vor gemein, dass «Vision Zero» zunächst über die Reduzierung der Geschwindigkeit motorisierter Verkehrsteilnehmender erreicht werden kann, um Unfalltod und schwere Verletzungen signifikant zu reduzieren.

«The point is to make the city better, which means fewer cars. Changing fossil cars with electric ones is not a solution, they are still dangerous. That is why we push for more cycling.» Sigrid Heiberg, Deputy Chair of the Urban Development Committee, City of Oslo

Netzwerke

Erfolgreiche (Lobby-)Arbeit hängt auch davon ab, wie kluge Netzwerke gespannt sind. Der ECF hat in den vergangenen Jahren verstanden, dass sein Alleingang wenig zielführend ist. Daher trägt – im Umkehrschluss – auch unser Mitgliedsbeitrag dazu bei, diese Systematik zu stärken. Neben dem Aufbau der World Cycling Alliance (WCA) pflegt der ECF u.a. die Kooperation mit dem Netzwerk Polis und Eurocities. Die Sprecherin Karen Vancluysen des Polis Netzwerks betonte die Relevanz der Gender Gerechtigkeit zur Entwicklung der Städte resp. Mobilitätsarmut unter Frauen entgegenzuwirken «I see people-based cities with density and proximity as key. I hope that gender mainstreaming will be normal and we won't be catering for middle-aged engineers anymore.» Dies unterstützt das Motto der Konferenz: «Change».

Velo-city meets Leipzig 2023

Es ist ein nicht ganz einfaches Unterfangen sich als Stadt für die Austragung der Velo-city zu bewerben. Sie verspricht im Nachklapp großes Renommee und gibt Ausschlag für weitere Innovationen beim Umbau der Infrastruktur sowie weicher Maßnahmen, wie «Bike Kitchen» und Cargo Bike Deliveries. Die Stadt Leipzig war erfolgreich mit ihrer Bewerbung und wird somit Austragungsort in 2023. Eine Möglichkeit auch HPV Themen vor Ort zu präsentieren und im Sinne von «Change» aktiv zu werden. Sei es um andere Netzwerke kennenzulernen und oder die HPV-Welt als Mehrwert und Beitrag zu Vielfalt zu adressieren, wie immer vorbehaltlos und weltoffen!

Am Rande: ECF Awards 2022

Eine Konferenz mit ihren Teilnehmenden feiert sich auch immer selbst! Der ECF verleiht jedes Jahr seine Awards

in verschiedensten Kategorien. Dieses Jahr gingen sie u.a. an Jobrad and Eco-Counter, den fahrradfreundlichen Arbeitgeber R+V Versicherung AG sowie die Stadt Paris, die ihren Radverkehrsanteil innerhalb von zwei Jahren signifikant erhöht hat (u.a. natürlich auch wegen der Pandemie, wie zahlreiche andere Städte auch!) und an die Stadt Brüssel, die eine Reduzierung ihrer tödlichen Radfahrunfälle um ca. 50% (2021) erreicht hat.

Die Vertreter haben die diesjährige Auszeichnung entgegen genommen © ECF

Wir sehen uns zur Velo-City 2023 in Leipzig!



© ECF

HPV-Treffen vom 08. bis 09. Oktober 2022

Wir planen für 2022 ein weiteres HPV Treffen für Mitglieder und Freunde. Das Treffen findet vom 08. - 09. Oktober 2022 in der Jugendscheune Heinrich Dammann, Breite Str. 3, 31185 Bettrum statt. Hier soll Raum sein für persönliche Begegnung, einander kennenzulernen und unserem gemeinsamen Interesse, dem HPV zu frönen.

Wann? Samstag, den 08. Oktober bis Sonntag, den 09. Oktober 2022 **Wo?** Jugendscheune Heinrich Dammann, Breite Str. 3, 31185 Bettrum **Bahnhof?** Bahnhof Hoheneggelsen, 31185 Söhlde (4 km entfernt) **Wie teuer?** HPV Mitglieder: Übernachtung im Haus oder Zelt: 10 €. **Verpflegung:** Warmes Abendessen am Samstag 8 €, Frühstück am Sonntag 7 €, Getränke zum Selbstkostenpreis. **Platz?** Begrenzt für Gäste auf Anfrage, die Kosten für Gäste liegen bei 35 €. **Anmeldung?** Bitte bis zum 03. Oktober 2022 unter info@hpv.org anmelden!

Programm

Samstag

Anreise ab 15⁰⁰ Uhr (Kaffee, Tee und Gebäck stehen bereit)

17⁰⁰ Uhr „Rekorddurchquerung von Deutschland mit dem Velomobil“, ein Bericht von Holger Seidel

19⁰⁰ Uhr Abendessen

20⁰⁰ Uhr „Rekorddurchquerung von Deutschland“ - ein Gedankenaustausch (evtl. am Lagerfeuer)

Sonntag

9⁰⁰ Uhr Frühstück,

11⁰⁰ Uhr Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V.,
Heimreise

Sonnige Grüße

Dieter Hannemann



Jugendscheune in Bettrum mit 17 Betten in 4 MBZ mit 3 bis 6 Betten, Zeltplatz für 30 Personen, Gruppenraum für 40 Personen, 2 Duschräume, 2 Waschräume, Lagerfeuerplatz, große Sitzgelegenheit mit Grill im Atrium, Tischkicker.

Moin,

nach der Absage der Spezialradmesse Anfang des Jahres für April 2022 brauchten wir wieder mal einen neuen Ort für unsere Mitgliederversammlung. Nachdem wir 2020 die Mitgliederversammlung im Süden der Republik bei der wunderschönen „Pedalwelt“ mit dem HPV-Treffen kombiniert haben, und wir uns 2021 im Norden in dem „Zentrum für Leichtbaufahrzeug“ bei Jochen Franke getroffen haben, um inhaltlich mit Jens Buckbesch zum Thema: „Velomobile und Klimawandel!“ zu arbeiten, haben wir dieses Jahr einen zentralen Ort ausgewählt. Die Jugendscheune Heinrich Dammann liegt bei Hannover, zwischen Hildesheim und Braunschweig.

Wir sehen uns und bleibt gesund!

Dieter Hannemann

Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e.V. am 09. Oktober 2022

Wir laden alle Mitglieder des HPV Deutschland e.V. zur Mitgliederversammlung ein. Die Versammlung findet am Sonntag, den 09. Oktober 2022 um 11⁰⁰ Uhr in der Jugendscheune Heinrich Dammann, Breite Str. 3, 31185 Bettrum statt.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Bestimmung von Versammlungsleitung und Protokollführung
3. Bericht des Vorstandes

4. Bericht des Kassenprüfers
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahl der / des 2. Vorsitzenden
7. Wahl der Schatzmeisterin / des Schatzmeisters
8. Rückblick auf die Veranstaltungen 2022:
9. HPV-Treffen in Fläming im Juni
10. Rekordversuch Deutschland Süd-Nord Ende August
11. HPV-Boat-Treffen in Hoya/Weser vom 02. bis 04. September
12. Highspeed-Rennen in Aldenhoven am 10. September
13. Ausblick auf 2023
14. Verschiedenes

Ergänzungen zur Tagesordnung und **Anträge bitte bis 14 Tage vorher an Dieter Hannemann – premier@hpv.org**

Beste Grüße

Wolfgang und Dieter

Anreisehinweise: Der nächste Bahnhof Hoheneggelsen in 31185 Söhlde ist 4 km entfernt von der Jugendscheune. Er liegt an der Bahnstrecke Hildesheim–Braunschweig. Die Ortschaft Bettrum liegt an der B444 zwischen Hoheneggelsen (B1) und Nettlingen. Aus dem Süden auf der A7 kommend, fahrt ihr am Salzgitterdreieck auf die A39 in Richtung Braunschweig und verlasst die Autobahn an der Abfahrt „Baddeckenstedt“. Auf der B6 fahrt ihr in Richtung Hildesheim und nehmt die nächste Ausfahrt Richtung Hoheneggelsen. Aus dem Norden auf der A7 kommend, verlasst ihr die Autobahn an der Ausfahrt „Hildesheim“ und folgt der B1 in Richtung Braunschweig. In der Ortschaft Hoheneggelsen biegt ihr rechts auf die B 444 nach Bettrum. Aus dem Osten auf der A2 kommend, verlasst ihr die Autobahn an der Abfahrt „Peine“ und folgt der B 444 bis nach Bettrum.

Die Mitgliederversammlung findet im Rahmen des HPV Treffens statt. Wir laden ebenso ein, an dem HPV-Treffen teilzunehmen.

Ihr Spezialist für Dreiräder, Liegeräder, Lastenräder bis 270 kg, Reharäder, Spezialräder und e-Bikes, mit bayernweit der größten Auswahl zum sofort Probefahren.

Beratungstermin vereinbaren:

Tel: 08031 352 91 28 oder

WhatsApp: 0179 787 17 01

**Reparatur-
Annahme**
DI-FR

09:00 - 09:30 Uhr
14:00 - 14:30 Uhr
17:00 - 17:30 Uhr


RADLALM



Öffnungszeiten

DI-Fr 09:00 - 12:00 Uhr, 14:00 - 18:00 Uhr · SA 09:00 - 13:00 Uhr



Waldmeisterstraße 2a · 83109 Großkarolinenfeld · www.radlalm.de

Der ADFC-Dachgeber ist ein privates, nicht kommerzielles Projekt. Es basiert auf dem Gegenseitigkeitsprinzip: Wer Mitglied wird erklärt sich bereit, Radler auf Tour nach Möglichkeit und auf Anfrage für eine Nacht bei sich unterzubringen. Im Gegenzug darf er auf seinen Radtouren kostenfrei bei anderen Dachgebern nächtigen. Auch Mitglieder des HPV Deutschland können dem Dachgeber beitreten und sind wie ADFC-Vollmitglieder mit 10 Euro/Jahr dabei (sonst 15 Euro). Sie erhalten dafür das jeweils aktuelle Verzeichnis mit derzeit über 3.200 Adressen in Deutschland und einigen Ländern der Welt. - Bei der Anmeldung bitte die HPV-Mitgliedsnummer angeben.

Mehr Infos unter: ADFC Dachgeber-Wolfgang Reiche; Manteuffelstr. 60 in 28203 Bremen sowie www.dachgeber.de



VELOMOBILE

VERTRIEB & SERVICE OTTERSBERG

Große Straße 20 • 28870 Ottersberg

Tel. +49 (0)4205 5914889

www.velomobil.net

Erreichbar über die A1 und A27,
sowie Bahnhof im Ort!

Beratung und Probefahrt
auch am Wochenende!

↔ provisorisch FutureBikeSchweiz HPVDeutschland Tandemclub Allgemein

■ **31. Jul. - 01. Aug. 2022 — 2-Tagestour in den Jura**

Details: www.futurebike.ch

■ **13. - 14. Aug. 2022 — Nachrundfahrt Zürichsee**

Umrundung des Sees bei fast Vollmond - 12h oder so oft man mag | Details www.futurebike.ch

■ **27. - 28. Aug. 2022 — VM-Treffen Zürichsee ↔**

Details www.futurebike.ch

■ **20. Aug. 2022 — 20 Jahre Verein Jugendprojekte**

FOSvelo - Details www.fosvelo.ch

■ **02. - 04. Sep. 2022 — HP-Boat Treffen in Hoya/Weser**

Info & Kontakt: info@hvp.org

■ **03. - 04. Sep. 2022 — 10. Sternfahrt zur Mitte v.Niedersachsen**

Info & Kontakt: www.oldenburger-liegeradgruppe.de oder premier@hvp.org

■ **10. Sep. 2022 — Highspeed-Rennen in Aldenhoven**

Info: <https://droplimits.de/bend/bend-2022/atc-testgelaende-aldenhoven-2022.html>

■ **18. Sep. 2022 — 14. Oldenburger Tandem Treff(en)**

Info & Kontakt: info@hvp.org sowie www.droplimits.de

■ **24. Sep. - 02. Okt. 2022 — Herbsttour Granfondo**

12. Future Bike Herbsttour (ausgebucht) - Details: www.futurebike.ch

■ **25. Sep. 2022 — Familienfreundliche Tandemtour**

Fahrt des Tandem-Clubs, Familienfreundlich - Details auf www.futurebike.ch

■ **08. - 09. Okt. 2022 — HPV Treffen in Bettrum**

Info & Kontakt: info@hvp.org

■ **09. Okt. 2022 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland**

Info & Kontakt: info@hvp.org

■ **Herbst 2022 — Offene Rennbahn Oerlikon ↔**

Details www.futurebike.ch

■ **November 2022 — Future Bike Herbsthock ↔**

Details: www.futurebike.ch

■ **26. Mrz. 2023 — Future Bike Generalversammlung**

Lago Lodge Biel - Details auf www.futurebike.ch

■ **18. - 25. Mai 2023 — 30 Jahre Tandemclub**

Jubiläumstour rund um Yverdon - Details auf www.futurebike.ch

Termine

Future Bike Schweiz & Tandemclub

Verein Future Bike CH, 4600 Olten • info@futurebike.ch
www.futurebike.ch • www.facebook.com/futurebikech
Kontodaten PC 80-21211-7 • Zürich • IBAN CH38[0900]0000[8002]1211[7]



Präsident

Christian Wittwer - Leuener 5 - 4324 Obermumpf • Tel. 0 44 - 768 21 54 • praesident@futurebike.ch

Vize-Präsident

Erwin Villiger • Tel. 0 79 - 636 10 72 • vize@futurebike.ch

Kassier

Jürg Blaser • kassier@futurebike.ch

Tandemclub

Michael Döhrbeck • koordination@tandemclub.ch

Web-News-Editor, Touren & Events

Andi Gerber • andi@futurebike.ch

Öffentlichkeitsarbeit, Koordination Info Bull, Socialmedia

Tilman Rodewald • Tel. 0 78 - 628 85 33 • info@futurebike.ch

Redaktion Info Bull, Web-News-Editor

Michael Ammann • infobull@futurebike.ch

Anlaufstelle Neumitglieder & Interessenten, Mitgliederverwaltung

Maja Meili • Tel. 0 44 - 768 21 54 • mitglieder@futurebike.ch

Tandemclub Kontaktadresse

Bernt Fischer • Reutlingerstr. 18 - 5000 Aarau • Tel. 062 - 5344397 • info@tandemclub.ch

Tandemclub Tourensekretariat

Rana Gilgen • Seerosenstr. 1 - 3302 Moosseedorf • Tel. 0 32 - 512 72 33 • touren@tandemclub.ch

Review Future Bike CH - Zeitschriftenservice

Andreas Fuchs • review@futurebike.ch

Vertreter in der WHPVA

Edgar Teufel • whpva@futurebike.ch

Archiv Future Bike CH

Theo Schmidt - Ortsbühlweg 44 - 3612 Steffisburg • archiv@futurebike.ch

HPV Deutschland e.V.

HochheiderWeg 13 • 26123 Oldenburg www.hpv.org • info@hpv.org



Vorstand, 1. Vorsitzender

Dieter Hannemann • premier@hpv.org

2. Vorsitzender

Wolfgang Wiese • wolfgang.wiese@hpv.org

Schatzmeister

Lutz Brauckhoff - Grothusweg 15 - 44359 Dortmund • geld@hpv.org
Volksbank Dortmund Nordwest • IBAN DE70[4406]0122[4100]7903[00]
BIC: GENODEM1DNW

Mitgliederverwaltung

Adressänderungen bitte melden, ein Nachsendeauftrag gilt nicht für Info Bull!
Wolfgang Wiese - Christenstr. 105 - 28309 Bremen
mitglied@hpv.org

Schriftführung

Andreas Hertting • federstift@hpv.org

Redaktion Info Bull

Jan Kranczoch • redakteur@hpv.org

Gebrauchtliegeraddatei

gebraucht@hpv.org

Layout Info Bull

Andreas Pooch • archiv@hpv.org

Beauftragter Rekorde

rekorde@hpv.org

Beauftragter WHPVA

info@hpv.org

Boote – Human Powered Boats

Beauftragter Treffen & Technik • Heiko Stebbe • boote@hpv.org

Regionalpartner in den Bundesländern

info@hpv.org,

Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at

Impressum

Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike

- a) Einzelmitglieder (Einzel, Familie, Firma) Fr. 60,-
b) Mitflieger reduziert Fr. 35,-
(Schüler, Lehrlinge, Studenten,
AHV- / IV-Berechtigte)
c) Ausland: Zuschlag von Fr. 5,-

DieEinzahlungsscheinewerdenjeweilsimFebruar/
Märzverschickt.EinzahlungdesMitgliederbeitrages
bis Ende April auf das Konto: IBAN CH38 0900 0000
8002 1211 7

Wennimmermöglich,bitteelektronischüberweisen,
da sonst Zusatzkosten anfallen (aus dem Ausland
auch in bar direkt an den Kassier möglich – bitte
keine Checks).

Jahres – Mitgliederbeiträge HPV – D

- Schüler, Studenten, Erwerbslose 25,- €
(bitte jährlich nachweisen)
Einzelmitglieder 40,- €
Familien 60,- €
juristische Personen 85,- €

Volksbank Dortmund Nordwest IBAN DE70

440601224100790300 BIC:GEODEM1DNW
Magazinpreis

Die Kosten des Info Bull-Magazin sind im (je-
weiligen) Mitgliedspreis enthalten.

Herausgeber

HPV Deutschland e.V. (für HPV Deutschland e.V.
& Future Bike Ch) • Hochheider Weg 13 • 26123
Oldenburgg

Layouting

LD-Verlag - Andreas Pooch - Heilbrunnenstr.
15 - 51570 Windeck

Druck

KPL-Team - Humperdinckstr. 64 - 53721 Sieg-
burg

Erscheint sechs Mal pro Jahr

Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezem-
ber

Redaktionsschluss

15. Jan., 15. Mär., 15. Mai, 15. Jul., 15. Sep., 15.
Nov.

Inserate

Als eps-Datei oder hochauflösendes pdf an
info@ld-vlg.de senden - Schriften in Kurven

oder Pfade umwandeln. Immer zur Kontrolle
einen Ausdruck dazulegen oder eine pdf-Datei
mitsenden

Anzeigenpreise pro Ausgabe

Seite	Format	Franken	Euro
1		142,-	120,-
1/2	quer	76,-	64,-
1/2	hoch	76,-	64,-
1/4	hoch	39,-	33,-
1/4	quer	39,-	33,-

andere Formate auf Anfrage

Anzeigenformate

Seite	Format	breit	hoch
1		210 mm	148 mm
1/2	quer	210 mm	74 mm
1/2	hoch	105 mm	148 mm
1/4	hoch	52 mm	148 mm
1/4	quer	105 mm	74 mm

andere Formate auf Anfrage • bitte 3 mm Beschnitt
zufügen!

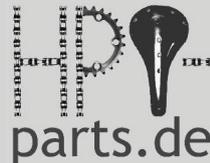
Anzeigen an info@ld-vlg.de

Platzierungswünsche

Innenseiten des Umschlages 25% Aufpreis
Außenseite des Umschlages 50% Aufpreis



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

- NoFrill - das Rad für Kleine
- Co-Motion - Tandem, Reiserad, ...
- Rolf Prima - Laufräder
- MonkeyMirrors - Helmspiegel
- ROLL Recovery R8 - Massagegerät und einiges mehr.

www.hpv-parts.de • info@hpv-parts.de

Ride Together!



www.hpv-parts.de

www.co-motion-cycles.de



Mit oder ohne
Haube
Mit oder ohne
Motor



www.leitra.dk • leitra@leitra.dk



Seit über 25 Jahren das komplette Programm ...



... und seit 2010 auch vielfach ausgezeichnet: Das Weltrekordvelomobil „Milan“!

Weltrekorde für's Räderwerk, und was haben Sie davon?

Zuerst eine umfassende und kompetente Beratung, dann durch unsere große Auswahl die Möglichkeit auch ausgefallene Fahrradmodelle Probe zu fahren. Und — da wir Fahrräder nicht nur verkaufen, sondern verstehen — tauschen wir auch bei „verkaufsfertigen“ Fahrrädern einzelne Komponente gegebenenfalls aus, wenn wir mit deren Qualität nicht zufrieden sind. Darüber hinaus konstruieren wir für Sie komplette Einzelanfertigungen vom Behindertenrad bis zum rekordbrechenden Velomobil „Milan“. Wenn es etwas noch nicht gibt — wir bauen es!



Und die Milan-Familie wird ständig weiterentwickelt.

Z. B. der neue „Milan SL“:

- einseitig aufgehängtes Hinterrad mit Federung
- neue leichtere Version
- kürzere Lieferzeit



Mehr Infos unter www.velomobil.eu



Die große Auswahl an Velomobilen: www.velomobil.eu

Falträder: Wir haben ständig über 25 Modelle von 8 Herstellern vorrätig.

Wir sind **BROMPTON** Exzellenz-Händler und bieten Rad- und Teileversand an.



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:



bike REVOLUTION

Liegeräder · Velomobile · Zubehör

Vollgefederte Steintrikes

Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

Wild One, Wild One 20/29 (das erste Trike mit einem 29 Zoll Hinterrad – passend für die BionX D Serie), Mungo, Mad Max

Wir werden Ihren Ansprüchen gerecht – rufen Sie uns an!

Bike Revolution Inh. Thomas Seide · Sandgrubenweg 13 · A-2230 Gänserndorf
Tel +43 (0) 2282-70444 · Fax +43 (0) 2282-70170
bikerevolution@gmx.at

Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit Faltgelenk!!





Unser Serviervorschlag

Heute empfiehlt der Chef:

Vorspeise: Tretlagermotor SHIMANO Steps | **Hauptgang:** Komfort-Trike Scorpion, voll gefedert, serviert mit ergonomischer Sitzschale, doppelte Akku-Beilage | **Nachtsich:** Gepäck satt

Oder à la carte?

Vorspeise: PINION-Getriebebesetzung | **Hauptgang:** Reise-Trike Scorpion auf leichter Hinterradfederung, zubereitet mit Netzsitz ErgoMesh Premium (biologisch gerechte, flexible Haltung) | **Nachtsich:** „Heißer Reifen“ (Hinterrad-Nabenmotor, gut rekuperiert).

Oder haben Sie eine ganz eigene Idee für Ihr Trike-Menü? Willkommen bei HP VELO-TECHNIK! Sie bestellen – unser Manufaktur-Lieferservice sorgt für viele schöne Gänge.

Fordern Sie gleich Ihr Liegerad-Infopaket an!

HP
VELOTECHNIK

HP Velotechnik GmbH & Co. KG • Kapellenstraße 49 • D-65830 Kriftel • Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax 0 61 92 - 97 99 22 99
Weitere Informationen, Liegerad-Konfigurator sowie Fachhändlernachweis unter www.hpvelotechnik.com • mail@hpvelotechnik.com