

Mit dem Pedelec statt Pkw zur Arbeit

Die Firmen Eckold und Hoff Kaffeessysteme beteiligen sich an Projekt „Pedshare“ der Uni Göttingen. Pedelecs wurden übergeben.

St. Andreasberg/Osterode. Mit dem Fahrrad zur Arbeit: Das erschien in früheren Jahren gerade im Harz nicht immer ganz so einfach, insbesondere wenn die Arbeitsstätte in den Bergen, mitten im Wald liegt. So ist es im Falle des Maschinenbauunternehmens Eckold, welches seine Betriebsstätte an der L520 im Sperrluttertal zwischen St. Andreasberg und Bad Lauterberg hat.

Öffentliche Verkehrsmittel bieten in dieser geografisch speziellen Lage nicht gerade ideale Verbindungen für die Beschäftigten, sodass viele mit dem Pkw fahren und das herkömmliche Fahrrad nur von Sportenthusiasten genutzt wurde. Doch das Verhalten ändert sich. Fahrradfahren kommt mit den neuen Antrieben zunehmend in Mode, und mit der Weiterentwicklung der Zweiräder als E-Bike oder Pedelec sind auch schwierige Strecken kein Problem, da die Reichweite durch die elektronische Unterstützung gesteigert ist.

Passt auch zu Osterode

Daher unterstützt die Firma Eckold in St. Andreasberg als eines von vier beteiligten Unternehmen das Projekt „Pedshare“, welches in Zusammenarbeit mit der Uni Göttingen umgesetzt wird. Mit dabei ist auch das Lerbacher Unternehmen Hoff Kaffeessysteme. „Das Projekt passt genau zu Osterode“, bezieht sich Geschäftsführer Martin Hoff auf Planungen, die Stadt als Fahrradstadt, als E-Bike-City, als Zentrum der neuen Mobilität, auszubauen. Ein entsprechender Beschluss hat den Stadtrat bereits passiert.

Ziel dieses Projektes ist es, die Begeisterung für klimafreundliche Mobilität zu fördern. Ins Leben gerufen wurde es durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Die Idee hinter diesem Projekt sind Pedelecs, die als elektrisch unterstützte Zweiräder dabei helfen können, den für große Teile der Emissionen verantwortlichen Verkehr nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten.

Sie stellen deshalb eine attraktive und gleichzeitig „grüne“ Alternative zum Auto dar. „Es geht um das Er-



Im Bild von links: der Projektverantwortliche Christoph Prinz, Prof. Dr. Lutz M. Kolbe (Universität Göttingen), Geschäftsführerin Annegret Eckold, Lukas Böhm und Marcel Oppermann als Mobility Manager.

FOTO: DINGFELD/UNTERNEHMEN

möglichen einer bedarfsorientierten und effizienten Nutzung von Pedelecs als Teil des unternehmensinternen Mobilitätsmanagements“, erklären die beteiligten Unternehmen.

Im Detail funktioniert das Projekt recht simpel aber wirkungsvoll. Die Beschäftigten laden sich eine App auf ihr Handy und können so, nach erfolgter Anmeldung, ihr Pedelec aus einem Bestand von Rädern zur gewünschten Zeit kostenlos buchen oder reservieren. Es lassen sich vergangene und zukünftige Buchungen verwalten und das persönliche Profil selbstständig einstellen oder ändern. Die Buchungszeiträume reichen dabei für auch zwei Pedelecs bis zu maximal sieben Tagen.

Wer möchte kann in der App seine gefahrene Distanz in Kilometer, Durchschnittsgeschwindigkeit

oder auch seine Fahrzeit verwalten. Wer mag kann sich bei Eckold auch mit anderen Kollegen messen

in einem firmeninternen Ranking. Die App gibt aber auch Auskunft über die eingesparte CO₂-Menge (im Vergleich zum herkömmlichen Pkw). „Wir sind uns schon lange auch unserer ökologischen Verantwortung bewusst“, so Geschäftsführerin Annegret Eckold, die das Projekt im Unternehmen initiiert hat. Sie untermauert ihre Aussage mit dem Hinweis auf das seit Jahren im Unternehmen geförderte Bike Leasing. Ferner sei das Unternehmen an einigen, auch ökologisch optimierten blechbearbeitenden Technologien beteiligt. Nicht zuletzt war es Eckold, die 1981 die Clinchtechnik zur Marktreife führte.

Als einer der Marktführer in diesem Bereich stellt das Unternehmen Maschinen für das Verbinden von Blechen mit diesem Verfahren her. Fast alle namhaften Automobilhersteller setzen dieses Verfahren ein, da es gerade in der automatisierten Fertigung häufig wesentlich günstiger und ökologischer ist als

Schweißverfahren. Aber Nachhaltigkeit ist für den Maschinenbauer schon seit 1948 eine alltägliche Selbstverständlichkeit.

Strom in eigener Produktion

Als Verwerter des Wassers, was aus dem Weltkulturerbe „Oberharzer Wasserwirtschaft“ über die Sperrlutter und einen Graben durch zwei eigene Wasserturbinen fließt, produziert das Unternehmen höchst nachhaltig seinen benötigten Strom selber. Dazu gesellt sich noch eine eigene Trinkwasserquelle.

Dieser Tage fand nun, nach Projektierung und Programmierung, die Übergabe der Pedelecs durch die Vertreter der Uni Göttingen statt. Bei Eckold wurde dafür eigens eine Pedelec-Station eingerichtet und die Beschäftigten können nun davon regen gebrauch machen. Somit kann auch im Feldtest unter realistischen Bedingungen eine Auswertung von Funktion und Nutzungsgrad der App erfolgen. mp



Pedelec: Wenn der Weg das Ziel ist.

FOTO: DINGFELD/UNTERNEHMEN

Landkreis Göttingen übernimmt Unterhaltung der Radfernwege

Die Wege verlaufen zum Großteil über Wirtschaftswege der Realgemeinden. Beide Seiten rufen zu gegenseitiger Rücksichtnahme bei der Nutzung auf.

Von Rüdiger Franke

Niedernjesa. Der Landkreis Göttingen übernimmt die Unterhaltung der Radfernwege, die durch den Landkreis führen. Auf einem Radweg in der Nähe von Niedernjesa, der Teil des Leine-Heide-Radweges, des Weser-Harz-Heide-Radfernweges und des Leine-Rhume-Hahle-Radweges ist, traf sich die Erste Kreisrätin Christel Wemheuer (Grüne) mit Landwirten, um über mögliche Kompromisse und Probleme zu diskutieren.

Rund 80 Prozent des Radroutennetzes verlaufen auf Wirtschafts-, Forst- und Waldwegen, erläuterte Wemheuer. „Das ist eine besondere Situation in Niedersachsen.“ In Norddeutschland gehören die Feldwege den Kommunen, in Südniedersachsen vielfach den Realgemeinden. „Wir haben aber auch schon ganz früh mit dem Landvolk zusammengearbeitet.“

Wemheuer verwies auf die Aktion „Rücksicht macht Wege breit“, bei der mit Schildern auf die gemeinsame und rücksichtsvolle Nutzung

der Wege durch landwirtschaftlichen Verkehr, aber auch durch Radfahrer und Fußgänger geworben wird. „Es sind immer mehr Radfahrer unterwegs“, sagte Wemheuer. „Viele denken dann, wenn es als Radweg beschildert ist, habe ich Vorfahrt.“ Die Landwirte wünschten sich aber die gegenseitige Rücksichtnahme bei der Nutzung ihrer Wirtschaftswege, da sie mit den großen Landmaschinen oft nicht gut ausweichen können und mitten in der Landbestellung und bei der Ernte auch am Wochenende arbeiten und schnell vorankommen wollen. Die Aktion habe mittlerweile überregional Interesse geweckt. „Wir kriegen sogar schon Anfragen aus Bayern“, so die Kreisrätin.

Durch den Landkreis Göttingen führen fünf Fernradstrecken. „Den Radfahrer interessiert es nicht, wem der Radweg gehört“, sagte Wemheuer. Vielmehr erwarte er einen gewissen Standard beim Zustand des Weges. „Deswegen haben wir im Kreistag beschlossen, dass wir die Unterhaltung für die fünf Radfernwege übernehmen.“ Dabei seien die Inte-

ressen der Nutzer durchaus unterschiedlich. Den Treckerfahrer interessiert ein kleines Loch vielleicht noch nicht, während es für Radfahrer vielleicht schon gefährlich sein könnte. Der Landkreis habe künftig auch mehr Möglichkeiten, da „viel Geld vom Land unterwegs ist“. Das Land Niedersachsen bekomme aus

dem „Stadt und Land“-Programm 69 Millionen Euro, die es an die Kommunen weitergeben könnte, ergänzte Sissi Karnehm-Wolf vom Team Radverkehr des Landkreises. Bislang seien es fünf Millionen Euro gewesen.

In Niedernjesa gebe es aktuell eine Flurbereinigung, berichtete

Landwirt Steffen Seliger, stellvertretender Vorsitzender der Teilnehmergesellschaft. Das Verfahren diene dazu, die Struktur zu verbessern. In dem Zusammenhang werde dem Wirtschaftsweg außerhalb des Ortes, der auf halber Strecke bis zum Bahnübergang von der Sieboldshäuser Straße abzweigt, auch die

Bedeutung für den Radverkehr zugemessen, die dieser als Teilstück der drei überregionalen Radwege habe. Der Weg sei früher als Teerstraße ausgebaut worden. Die erste Idee sei gewesen, „weg vom Teer und schottern“. Das Sorge auch für eine einfache Instandhaltung. Auch sei ein Schotterweg besser für die Umwelt, allerdings nicht so gut als Fahrbahn für die Radfahrer. Asphalt wäre für die Radler am besten, aber der breche beim Ausweichen mit den schweren Maschinen an den Kanten ab. Deshalb habe man sich auf einen Kompromiss geeinigt, eine Betonstraße mit 3,5 Metern Breite. Der Nachteil bei ihrer längeren Haltbarkeit sei, dass sie schwerer auszubessern ist.

Als Landvolk-Vertreter nahmen Markus Gerhardy als Vorsitzender in Göttingen und Gerhard Rudolph als Geschäftsführer Northeim-Osterode teil. Sie betonten, dass die Haftungsrichtlinien angepasst werden müssten, dass nicht die ehrenamtlich geführten Realgemeinden am Ende in Verantwortung und auch in Haftung stehen.



Rücksicht macht Wege breit: Wenn ein großer Trecker auf dem Wirtschaftsweg unterwegs ist, bleibt nur wenig Platz.

FOTO: RÜDIGER FRANKE / GT