Zu knapp überholt

Abstandsmessungen bestätigen ein Gefühl Seite 8 Kommunikation

Wie kommen wir besser miteinander zurecht? Seite 24

Von Belgrad nach Tirana Mit dem Rad die Schönheit des Balkans entdecken Seite 40 In Velo Veritas Die Retro-Ausfahrt feiert Geburtstag Seite 42

39. Jahrgang/Ausgabe 3/2022

P.b.b. Verlagspostamt 1040 Wien - Zlgnr.: 02Z033821M

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



EUROPÄISCHE**MOBILITÄTS**WOCHE

16. bis 22. SEPTEMBER 2022

Eine Woche voller Aktionen – sei mit dabei!

16. September
Internationaler
PARKing Day

Statt Parkplatz gemütlicher Nachbarschaftstreffpunkt & Aktion PARKplatz für Kindergärten

17. September

Regionalbahntag

Unterwegs mit Ticketaktionen, Sonderzügen und noch viel mehr!



Österreich radelt Gewinnspiele

Anmelden, mitradeln und gewinnen www.radelt.at





#anythingbutacar

Jugend-Instagram-Challenge zum europäischen

Jahr der Jugend



Malwettbewerb
Mit Gewinnchancen
für Schulen und
Kindergärten





22. September

Europaweiter Autofreier Tag

Straßen heute mal anders nutzen: zum Feiern, Flanieren, Fahrradfahren...





' Auszeichnungen

Österreichischer MOBILITÄTSWOCHEN-Preis mit Sonderpreis Jugendmobilität

Für besonders engagierte und kreative Städte und Gemeinden sowie Jugendprojekte

Die **EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE** ist eine jährliche Initiative der Europäischen Kommission für nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden. Vom 16. bis 22. September finden auch in ganz Österreich zahlreiche Aktionen und Wettbewerbe zur klimafreundlichen Mobilität statt und laden zur Umgestaltung des öffentlichen Raumes ein! Mehr Infos und Aktionsvorschläge findest du auf: **www.mobilitaetswoche.at**

Eine Initiative des

Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie







-otos: Tobias Kleinlercher, privat, Walter Oberbramberger

Liebe Leserin, lieber Leser!

Editorial

Es ist für mich eines der großen Mysterien des Alltags: Warum meinen viele Autofahrende, sie müssten mich 20 Meter vor einer roten Ampel noch überholen? Sogar in 30er-Zonen, sogar in bergab verlaufenden 30er-Zonen, wo ich (sofern sie in legalem Tempo fahren) kaum langsamer unterwegs bin als sie? Manche treten extra nochmal aufs Gas, nur um dann direkt vor mir eine Vollbremsung hinlegen zu müssen.

Ich glaube, ein Teil der Antwort findet sich in Simone Feigls Text im Politikteil dieses Hefts. Feigl hat ein Projekt geleitet, bei dem Sensoren Überholabstände maßen. Nicht einmal jeder zweite Überholvorgang erfolgte mit dem sicheren (und bald gesetzlich vorgeschriebenen) Abstand von mindestens eineinhalb Metern.

Am Ende ihres Textes merkt Feigl an, dass viele Menschen an so etwas wie eine Überholpflicht glauben. Sie kommen im Auto gar nicht auf die Idee, einfach ein Stück hinter der Person auf dem Rad herzufahren (so wie sie ja auch hinter parkplatzsuchenden Autos herzuckeln, ohne zu drängeln oder zu hupen).

Ein weiterer Mosaikstein der Antwort findet sich im Ressort Lebensstil. Viele Menschen kennen radverkehrsrelevante Vorschriften gar nicht, schreiben Andrzej Felczak und Elisabeth Füssl in ihrem Text zur Kommunikation im Straßenverkehr und fordern Bewusstseinsbildung. Ich glaube, zum Nichtwissen kommt ein Sich-nicht-hineinversetzen-können hinzu. Die Perspektive von Fußgänger*innen im Straßenverkehr kennen wir alle. Wie es ist, in einem Auto zu sitzen, wissen auch die meisten – wenn nicht als Fahrende, dann als Beifahrer*innen. Aber das Gefühl, auf dem Rad von einem Auto überholt zu werden, kennen längst nicht alle.

Deswegen an dieser Stelle mal ein Vorschlag: Warum nicht in der Führerschein-Ausbildung eine verpflichtende Fahrradfahrt einführen, analog zur Nacht- und der Autobahnfahrt? Für alle, die aus körperlichen Gründen nicht selbst radeln können, eben im Anhänger oder der Rikscha? Ich vermute, viele Menschen würden danach rücksichtsvoller Auto fahren.

Aber natürlich geht es in diesem Heft nicht nur um Unangenehmes. In unserem Transportrad-Schwerpunkt erfahren Sie, wo Sie sich praktische Cargobikes ausborgen können, unsere Autor*innen haben neue Modelle getestet, und für alle, die beim Kauf von der Vielfalt der Optionen überfordert sind, haben wir eine kleine Entscheidungshilfe erstellt.

Zum Ausklang nehmen wir Sie dann im Reiseteil noch mit auf Hügel und Schotterstraßen im Weinviertel und am Balkan.

Viel Freude beim Lesen und gute Fahrt!



Ruth Eisenreich Chefredakteurin

Autor*innen in diesem Heft



Simone Feigl

denkt jedes Mal, wenn sie knapp überholt wird, an die Idee, ein High-Tech-Bike mit 360°-Kamera für Abstandsmessungen zu basteln. Jetzt konnte sie immerhin ein technisch einfacheres Messprojekt umsetzen – die Ergebnisse finden Sie auf S. 8.



Elisabeth Füssl

wollte eigentlich eine Dissertation zum Thema Kommunikation im Straßenverkehr schreiben, hat diesen Plan aber zugunsten der praktischen Mobilitätsforschung auf Eis gelegt. An Material für den Text auf Seite 24 hat es ihr also nicht gemangelt.



Barbara Ottawa

ist freie Journalistin und Radbotin, außerdem Stammgast bei der In Velo Veritas, einer Ausfahrt auf alten Rennrädern, die heuer ihren zehnten Geburtstag feierte. Ottawa fuhr auch diesmal die längste Variante (210 Kilometer!), ihre Reportage lesen Sie auf S. 42.

Inhalt

Politik

8 Überholabstände

Mehr als die Hälfte fährt zu knapp vorbei



10 Oberösterreich

Wo Radinfrastruktur verschlechtert statt verbessert wird

12 StVO-Novelle

Warum zwei positive Neuerungen jetzt doch nicht kommen

13 Fahrradparken

Wien überarbeitet seine Bauordnung – die Radlobby hat Ideen

Community



15 Bicibus

Auch in Österreich radeln Kinder jetzt gemeinsam in die Schule

16 Von Wien nach Ljubljana

Eine Radtour mit politischem Anspruch

Infrastruktur

17 Vorarlberg





Ausleih-Möglichkeiten im Überblick

20 Plus / Minus

Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand

Lebensstil

24 Kommunikation im Straßenverkehr

Wie sie funktioniert und wie wir sie verbessern können



27 Interview

Der Regisseur Thomas C. Desi über eine Oper, die keine ist

27 Bücher

Lesestoff für Velophile

28 Der Radschlag

Expert*innen beantworten Fragen aus dem Fahrrad-Alltag

Produkte & Technik



30 Welcher Transportrad-Typ sind Sie? · · · · · · · ·

Eine Entscheidungshilfe

Sechs nicht ganz gewöhnliche Cargobikes

Tour & Reise

39 Fernbusse

Woran die Radmitnahme oft scheitert



40 Quer über den Balkan

Eine Reise durch Nationalparks und ins Thailand von Albanien

42 Auf alten Rädern durchs Weinviertel

10 Jahre In Velo Veritas: Eine Geburtstagsreportage

Forum



44 Leserbriefe

45 Termine



Cover:

Mit Kind, Kegel und Klavier

Ein Transportrad-Schwerpunkt

Kolumnen

CinemascopeInes Ingerle über die Doku "Die Zukunft ist besser als ihr Ruf"

Brief aus Oslo

Seite 23



Ray Schaffrath über rote Ampeln und tückisches Glatteis Seite 23

Technik-Tipp



Achraf Tlemsani über das Basteln am E-Bike Seite 29

Reflektor



Reinhold Seitl über alte und neue Denkweisen Seite 44

Impressum: Seite 37

Cover Illustration: Vincent Will vincent-will.de

Zur Abwechslung mal gute Nachrichten

Leitartikel

Dass das Radfahren leise, emissionsfrei, platzsparend, klimaneutral und gesund ist, dass es Freude bringt und – wenn die Infrastruktur passt – ein rasches Vorwärtskommen erlaubt: für DRAHTESEL-Leser*innen sind das Binsenweisheiten. Bei vielen zuständigen Politiker*innen und Verkehrsplaner*innen jedoch schien es jahrzehntelang nicht durchzudringen.

Jedenfalls verliefen Gespräche mit ihnen in den über 40 Jahren, in denen sich die Radlobby jetzt schon für die Fahrradförderung und die Akzeptanz des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel einsetzt, häufig nach dem selben Muster: Die Radlobby stellt einen Verbesserungsvorschlag vor. Der Vorschlag wird erst einmal abgelehnt: zu viel Platzbedarf, zu teuer. Nach langen Diskussionen lassen sich die Zuständigen doch überzeugen, die Bereitschaft zur Umsetzung scheint vorhanden zu sein. Dann aber wird das Projekt ohne Begründung jahrelang immer weiter verschoben oder versandet komplett. Oder es wird zwar umgesetzt, aber in einer bis zur Unkenntlichkeit zusammengestutzten Form.

Seit einiger Zeit aber ist eine (hoffentlich dauerhafte) positive Entwicklung zu beobachten. Die Verantwortlichen an vielen Stellen scheinen endlich das Potenzial des Radfahrens erkannt zu haben.

Der Bund hat 2020 seine Förderungen für den Bau von Radinfrastruktur stark erhöht und damit eine gesteigerte Bauaktivität in mehreren Bundesländern ausgelöst. Einige Beispiele:

In Niederösterreich haben heuer 35 Projekte mit einer Gesamtlänge von 40,5 Kilometern und einem (von Bund, Land und Gemeinden gemeinsam getragenen) Gesamtbudget von 11,2 Millionen Euro Förderzusagen bekommen.

In Wien beinhaltet das diesjährige Bauprogramm für Radverkehrsanlagen 46 Projekte mit nach Radlobby-Berechnungen insgesamt 16,3 Kilometern Länge, zudem sechs punktuelle Verbesserungen. Die Stadt stellt dafür 20 Millionen Euro zur Verfügung.

Im Burgenland ist ein Landesradnetz in Entwicklung, das innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden soll und für das Land und Gemeinden 25 Millionen Euro ausgeben wollen.

Geld und schöne Worte reichen nicht

In Vorarlberg soll bald ein 15 Kilometer langer Radschnellweg mehrere Gemeinden zwischen Hohenems und Feldkirch verbinden. Unter dem Sattelberg wird ein 180 Meter langer Fahrradtunnel gebaut – ein Novum in Österreich. Für beide Projekte zusammen haben Bund, Land und Gemeinden 35 Millionen Euro eingeplant.

Die Stadt Graz und das Land Steiermark wollen bis 2030 eine Summe von 100 Millionen Euro in den Ausbau des Grazer Radwegenetzes investieren.

Darüber hinaus wird die ab Oktober gültige radfreundlichere StVO das Radfahren sicherer, komfortabler und zügiger machen. Und im April haben Klimaschutzministerium, Länder, Städte- und Gemeindebund ein wegweisendes Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs unterzeichnet.

All das wird bedeutende Verbesserungen für den Radverkehr bringen.

Um das in dem Übereinkommen festgeschriebene ehrgeizige Ziel zu erreichen, den Radverkehrsanteil bis 2025 von aktuell sieben Prozent auf 13 beinahe zu verdoppeln, sind aber Geld und schöne Worte nicht genug. Zumal man auch bei guten Projekten noch in der Detailplanung viel verpatzen kann. Wenn es Bund, Ländern, Städten und Gemeinden ernst ist mit ihrem Ziel, müssen sie die angekündigten Bauvorhaben und Maßnahmen rasch konkretisieren und in (bis in die Details) hoher Qualität umsetzen.



Andrzej Felczak Vorsitzender von Radlobby ARGUS und Radlobby Österreich

Politik



"Parkplätze standen zu lange im Vordergrund"



Seit 2008 ist Gerhard Zatlokal (SPÖ) Bezirksvorsteher des 15. Wiener Gemeindebezirks, im Juli hat er angekündigt, sein Amt mit Jahresende vorzeitig zurückzulegen. Das hat auch mit Verkehrsstadträtin Ulli Sima, ebenfalls SPÖ, zu tun.

DRAHTESEL Herr Zatlokal, warum treten Sie zurück? **Gerhard Zatlokal** Erstens aus gesundheitlichen Gründen. Vor allem in den letzten zwei Jahren war die Arbeit sehr belastend, weil mit einigen Projekten nichts weitergegangen ist. Zweitens spürt man, wenn man den Halt im eigenen Klub verliert.

Welche Rolle spielen dabei die klima- und verkehrspolitischen Diskussionen in der Stadt und in Ihrer Partei? Ich war es gewöhnt, inner-

halb von Monaten eine auto-

freie Zone vor einer Schule schaffen zu können. Heute muss alles erst dem Stadtratsbüro vorgelegt werden.

Warum?

Weil die Frau Stadträtin eine andere Arbeitsweise hat. Es ist ja nicht so, dass wir nix kriegen, aber sie will über jede Seitengasse informiert werden.

Im Interview in DRAHT-ESEL 2/22 hat Stadträtin Ulli Sima sich als Kämpferin für den Radverkehr dargestellt. Sie könne nichts dafür, dass ihre grünen Vorgängerinnen so wenig für den Radverkehr getan hätten und es jetzt Nachholbedarf gebe.

Ich glaube nicht, dass Radwege unter Birgit Hebein kein wichtiges Thema waren. Sie wurde oft dafür kritisiert, dass sie zu viel für die Radfahrenden tue auf

Kosten anderer Verkehrsteilnehmer*innen. Im Interview hat die Frau Stadträtin ja auch gesagt, sie muss bei der Verkehrsberuhigung halt die Spaßbremse sein. Aber für mich ist Verkehrsberuhigung kein Spaß, sondern eine Notwendigkeit.

Hat die Wiener SPÖ die drängenden Veränderungen bei Klima und Verkehr erkannt? Wenn ich mir zum Beispiel die Äußere Mariahilfer Straße ansehe: Da sagt die Stadt Nein zu einem baulich getrennten Radweg, weil es Verzögerungen für die Straßenbahn gebe, wenn die Autos auf den Schienen fahren. Aber eine Studie zeigt, dass es mit 40 Prozent weniger Verkehr keine solche Behinderung gäbe. Noch gar nicht diskutiert wird der Ansatz, in diesem Bereich eine Fahrradstraße zu errichten.

Und generell? Hat die SPÖ Wien die Probleme erkannt? Sie hat erkannt, dass Klimaschutz wichtig ist. Aber wir haben viel zu spät mit Maßnahmen dafür begonnen. Im 15. Bezirk waren wir früher dran als andere Bezirke, aber auch bei uns stand viel zu lange die Vermehrung von Parkplätzen im Vordergrund.

Sie haben angekündigt, dass Parteipolitik für Sie Geschichte ist. Wissen Sie schon, für wen Sie bei der nächsten Wien-Wahl stimmen?

Ich bin voriges Jahr zu meiner Frau nach St. Pölten gezogen, damit stellt sich diese Frage für mich nicht.

Und wenn Sie noch in Wien wohnen würden? Dann hätte ich Kopfweh.

♠ Top

Aus für Mönchsberggarage

Der umstrittene Ausbau der Salzburger Mönchsberggarage (DRAHTESEL 1/22) kommt nicht. In einer Bürger*innenbefragung Ende Juni stimmten 20.984 Personen mit Nein, nur 3.878 mit Ja. Beteiligt hatten sich 22 Prozent der Abstimmungsberechtigten. Bürgermeister Harald Preuner (ÖVP) sagte das Projekt daraufhin ab.

↓ Flop

Aus für gratis Radmitnahme

In den Regionalbahnen des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) können Jahreskartenbesitzer*innen Fahrräder zur Stoßzeit nicht mehr kostenlos mitnehmen. Wie der Kurier zuerst berichtete, hat der VOR im August seine Tarifbestimmungen geändert - wochentags vor 9 Uhr und zwischen 15 Uhr und 18.30 Uhr ist für die Fahrradmitnahme jetzt ein Ticket nötig. Die Begründung laut Kurier: Während der Hauptverkehrszeiten seien die Züge "sehr gut ausgelastet". Eine positive Neuerung gibt es zugleich auch: Besitzer*innen eines Klimaticket Österreich können ihr Rad jetzt ebenfalls kostenlos mitnehmen - außer zur Stoßzeit eben.

Euro will die Stadt Wien in den Jahren 2022 bis 2027 für Förderungen für Transporträder und Spezialfahrräder (zum Beispiel Rollstuhl-Rikschas) sowie für eine Erweiterung des städtischen Lastenrad-Sharing-Angebots "Grätzlrad Wien" ausgeben. Die Förderung richtet sich an Privatpersonen, Vereine und gemeinnützige Unternehmen und beträgt maximal 1.000 Euro pro Rad. Auch das Land Salzburg hat eine neue Förderung für Lastenräder angekündigt. Hier werden Private, Unternehmen und Vereine mit bis zu 600 Euro pro Rad unterstützt.

-oto: Bezirksvorstehung Rudolfsheim-Fünfhaus

Politik

Blick in die Welt

SAN FRANCISCO

30 Jahre Critical Mass

Im September 1992 trafen sich in San Francisco erstmals ein paar Dutzend Radfahrende, um gemeinsam durch die Stadt zu fahren und so mehr Sichtbarkeit für den Radverkehr zu schaffen. Mittlerweile finden in hunderten Städten weltweit Critical Masses statt, darunter auch Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck und Klagenfurt. Ihren aus einem Dokumentarfilm stammenden Namen bekamen die organisiert-unorganisierten Ausfahrten erst im zweiten Monat: Die erste Critical Mass, so berichtete zum zehnjährigen Jubiläum der San Francisco Chronicle, hieß "Commute Clot".



BERLIN

Ganzer Bezirk wird verkehrsberuhigt

Der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg plant eine flächendeckende Verkehrsberuhigung. Die Verantwortlichen im Bezirksparlament haben beschlossen, nicht nur entsprechenden Anträgen von Bewohner*innen-Initiativen in verschiedenen Vierteln stattzugeben, sondern gleich ein Gesamtkonzept daraus zu machen. Die meisten Menschen im Bezirk hätten kein Auto, sagte Bezirksbürgermeisterin Clara Herrmann (Grüne) dem öffentlich-rechtlichen Sender RBB: der Straßenraum müsse umverteilt und für Kinder und Radfahrende sicherer gemacht werden.

PARIS

Zwei Drittel wollen Priorität fürs Rad

64 Prozent der Erwachsenen in 28 Ländern weltweit finden, dass bei neuen Infrastrukturprojekten der Radverkehr Priorität gegenüber dem Autoverkehr haben sollte. Das ergibt eine neue Studie des Meinungsforschungsinstituts Ipsos, das im März und April rund 20.000 Menschen auf allen Kontinenten befragte. Für 86 Prozent der Befragten spielt das Radfahren eine wichtige Rolle bei der Verringerung der CO₂-Emissionen, für 80 Prozent bei der Reduktion des Verkehrs. 35 Prozent fahren mindestens einmal pro Woche Rad. 52 Prozent sagten allerdings, in ihrer Gegend sei das Radfahren zu gefährlich. Am höchsten war dieser Anteil mit 70 Prozent in Chile und Kolumbien, am niedrigsten mit 14 Prozent in den Niederlanden.

GOSLAR

Rechtsexpert*innen für bessere Radnetze

Der Straßenraum muss zugunsten des Fahrrads neu verteilt, durchgängig sicher befahrbare Radnetze geschaffen werden. Das fordert jetzt auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag, eine jährliche Konferenz für Verkehrsrecht, deren Empfehlungen bei Gesetzesänderungen in Deutschland oft berücksichtigt werden. Der Gesetzgeber solle Kommunen mehr Spielraum beim Schaffen von sicherer Infrastruktur geben, heißt es außerdem in den Empfehlungen eines Arbeitskreises zur Radverkehrssicherheit, die nach der diesjährigen Konferenz im August veröffentlicht wurden. Zudem sollten die "personellen Kapazitäten von Ordnungsbehörden und Polizei" aufgestockt und deren Aktivitäten zur "Unterbindung sicherheitsgefährdenden Verhaltens" intensiviert werden, fordern die Verkehrsrechtsexpert*innen.

BRÜSSEL

Weniger Autoverkehr im Stadtzentrum

Die belgische Hauptstadt Brüssel will den Autoverkehr in ihrem Zentrum stark einschränken. Als Teil eines Plans der Region, den Autoverkehr bis 2030 um 24 Prozent zu verringern, sollen verschiedene Straßen im Zentrum zu Einbahnen oder zu Fußgängerzonen werden. "Wir lassen das Brüssel der 1960erund 1970er-Jahre, als alles für Autos gebaut wurde, hinter uns", sagte der Brüsseler Verkehrsstadtrat Bart Dhondt in einem Interview mit der Plattform Politico. "Nur 20 bis 25 Prozent der Menschen, die hier leben oder arbeiten, nutzen Autos", wird er dort weiter zitiert. "Der Großteil unseres Verkehrs kommt von Leuten, die auf dem Weg woandershin hier durchfahren, also schicken wir sie raus aus dem Zentrum."

MÜNCHEN

Datenschutzbehörde gibt nach

Eine Strafe für Falschparkende? Ergibt Sinn. Eine Strafe für diejenigen, die sie gemeldet haben? Weniger. Das hat jetzt offenbar auch das Bayerische Landesamt für Datenschutzaufsicht eingesehen. Die Behörde war im Frühling in die Kritik geraten: Sie hatte Bürger*innen, die illegal geparkte Autos fotografiert und die Fotos an die Polizei geschickt hatten, wegen Verstößen gegen den Datenschutz verwarnt und ihnen eine Gebühr von 100 Euro auferlegt. Betroffene haben mit Unterstützung der NGO Deutsche Umwelthilfe dagegen geklagt. Jetzt meldet die NGO einen Erfolg: Die Behörde habe angekündigt, die laufenden Verfahren ruhen zu lassen und keine neuen anzustrengen.



Knapp vorbei

Überholen Autofahrende wirklich so eng, wie viele Radfahrer*innen denken? Ein Forschungsprojekt in Graz hat das untersucht. Das Ergebnis: Nur bei 45 Prozent der Überholvorgänge wurde ausreichend Abstand gehalten.

BERICHT: Simone Feigl

ie Situation kennen wohl alle, die im Alltag mit dem Rad unterwegs sind: ein Auto überholt, und man hat das Gefühl: Das war zu knapp! Aber stimmen diese subjektiven Einschätzungen eigentlich, oder empfinden Radfahrende Überholvorgänge als knapper, als sie tatsächlich sind?

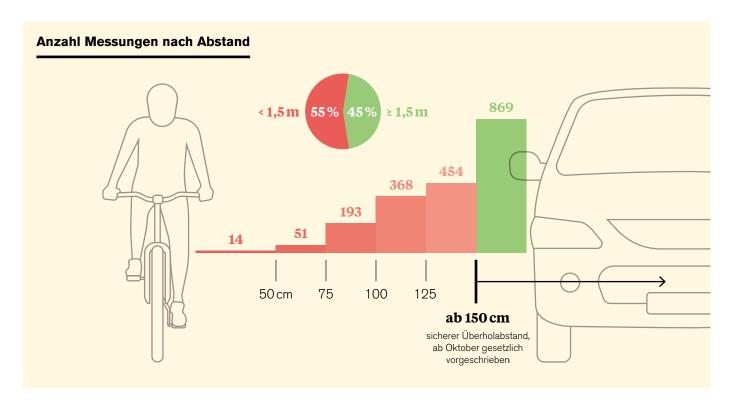
Gemeinsam mit Martijn Kiers vom Institut für Energie-, Verkehrs- und Umweltmanagement der FH Joanneum und zwei seiner Studierenden hat die Radlobby ARGUS Steiermark das subjektive Gefühl vieler Radfahrer*innen mit Hilfe von Sensoren zur Abstandsmessung wissenschaftlich überprüft. Das Ergebnis: Bei mehr als der Hälfte der rund 2.000 gemessenen Überholvorgänge wurde der Mindestabstand von eineinhalb Metern, den die Radlobby seit Jahren fordert und der ab Oktober auch gesetzlich vorgeschrieben ist (siehe S. 12), unterschritten. Bei fast jedem siebten Überholvorgang wurde sogar ein Abstand von weniger als einem Meter gemessen.

Die Messungen fanden im November und Dezember 2021 statt. 53 Grazer Radfahrende legten dafür ihre Alltagsradwege mit einem an der Sattelstütze montierten Messgerät, dem sogenannten OpenBikeSensor, zurück. Bei der Auswahl der Teilnehmer*innen wurde auf möglichst große Diversität im Hinblick auf Geschlecht, Altersgruppe, Fahrradtyp und Ausrüstung beim Radfahren (z.B. Helm, Warnweste, Kindersitz) geachtet. Bei jedem Überholvorgang drückten die Teilnehmenden einen Knopf an ihrem Fahrradlenker, und das Gerät maß und speicherte den Abstand.

Kein Zusammenhang mit Infrastruktur

Wo überholen Autofahrende besonders eng? Welche Infrastruktur verleitet dazu? Das untersuchte der Student Florian Gorfer in seiner Bachelorarbeit. Er analysierte dafür 25 Straßenabschnitte, auf denen besonders oft Überholabstände von unter eineinhalb Metern gemessen wurden.

Dafür nutzte er unter anderem das Tool Bike Citizens Analytics, das auf Basis der GPS-Daten aller Radfahrten, die mit der Fahrrad-App Bike Citizens aufzeichnet werden, die Attraktivität







Knappster gemessener Abstand (in Originallänge)

24 cm

Tempo des Fahrrads: 13,7 km/h

Kontext: 50er-Zone

von Straßenabschnitten zeigt: Es vergleicht die Wege, die die Nutzer*innen tatsächlich fahren, mit der kürzesten Route vom Ausgangs- zum Zielpunkt. Nehmen auf einer bestimmten Route besonders viele Nutzer*innen einen Umweg in Kauf, um an ihr Ziel zu gelangen, zeigt das Analyse-Tool den Umweg als "bevorzugte Route" an und die wenig genutzte direkte Verbindung als "gemiedene Route".

Gorfers Analyse ergab nun: 18 der 25 Abschnitte, auf denen besonders oft knapp überholt wird, werden von Radfahrenden eher gemieden.

Die anderen sieben Abschnitte sind bei Bike Citizens Analytics als bevorzugte Routen verzeichnet. Einer davon liegt auf einer verkehrsberuhigten Strecke - gut möglich also, dass sich Radfahrende hier deshalb relativ wohl fühlen, weil zwar knapp, aber mit niedrigem Tempo überholt wird (die Geschwindigkeiten der überholenden Kfz konnten bei den Messungen aus Kostengründen nicht erfasst werden). Bei den anderen sechs ist unklar, warum Radfahrende sie trotz knapper Überholmanöver bevorzugt nutzen. Vermutlich sind die Alternativen einfach aus anderen Gründen noch unattraktiver.

85 Prozent fühlen sich gefährdet

Kein Muster fand Gorfer bei der Frage, wie Straßenbreite und Überholabstände zusammenhängen: Unter den Abschnitten, auf denen besonders häufig eng überholt wurde, waren sowohl solche, wo ein Überholen mit ausreichend Abstand prinzipiell möglich ist, als auch solche, wo die geringe Straßenbreite es gar nicht erlaubt.

In einer zweiten Bachelorarbeit befragte die Studentin Kathrin Lenes die Teilnehmer*innen des Projekts – durchwegs routinierte Radfahrer*innen – nach ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden. Sie fragte sie dabei unter anderem, welche Verhaltensweisen von Autofahrenden die Teilnehmer*innen besonders stören. Die Antwortmöglichkeit "zu enges Überholen" wurde dabei mit großem Abstand am häufigsten angekreuzt: 83 Prozent der Teilnehmenden wählten sie aus. An

zweiter und dritter Stelle folgten "Parken auf dem Fahrradstreifen" mit 62 Prozent und "zu enges Abbiegen" mit 57 Prozent. Auf die Frage, ob sie sich beim Radfahren "durch Überholmanöver des motorisierten Verkehrs gefährdet" fühlen, antworteten 85 Prozent der Teilnehmer*innen mit "ja".

Routinierte Radfahrer*innen ärgern sich, wenn sie zu knapp überholt werden, lassen sich dadurch aber nicht vom Radfahren abbringen. Für Menschen ohne Radfahr-Routine im Straßenverkehr aber sind als unsicher wahrgenommene Überholvorgänge abschreckend. Es ist anzunehmen, dass manche von ihnen nach einem solchen Erlebnis nicht so bald erneut aufs Rad steigen. Strebt der Gesetzgeber eine Mobilitätswende an, muss er Rahmenbedingungen schaffen, die auch neuen Radfahrenden das Gefühl von Sicherheit vermitteln und auch faktische Sicherheit gewährleisten.

Es gibt keine Pflicht zum Überholen

Die von der Radlobby seit Jahren geforderte und jetzt durch die 33. StVO-Novelle umgesetzte Einführung eines gesetzlichen Mindestüberholabstandes schafft immerhin Rechtssicherheit für Radfahrende. Sie wird aber nur etwas bringen, wenn sie mit verstärkten Kontrollen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen einhergeht.

Die wenigsten Autofahrer*innen bringen Menschen auf dem Rad bewusst in Gefahr. Bei vielen fehlt es schlicht an Wissen oder an Empathie. Das zeigte sich auch in vielen Gesprächen rund um das Messprojekt, in denen immer wieder der Satz fiel: "Wenn ich eineinhalb Meter Abstand halten muss, kann ich ja gar nicht überholen!"

Tatsächlich gibt es Situationen im Straßenverkehr, in denen ein sicheres Überholen nicht möglich ist. Bei vielen Menschen muss jetzt Bewusstsein dafür geschaffen werden, dass sie als Autofahrer*innen in solchen Situationen eben mit dem Überholen warten oder darauf verzichten müssen, statt zu knapp zu überholen. Denn es gibt viele Regeln im Straßenverkehr – aber einen Überholzwang gibt es nicht.



Das Forschungsprojekt

Projektleitung: Simone Feigl
Projektteam: Martijn Kiers, Florian Gorfer, Kathrin Lenes, Stephan Valentan, Brigitte Schicho,
Walter Bradler, 53 abstandsmessende Radfahrer*innen
Messgerät: OpenBikeSensor,
Ultraschall und GPS
Zeitraum der Messungen: 4. November bis 16. Dezember 2021
Aufgezeichnete Überholabstände: 2.002, davon 1.949 plausibel und zur weiteren Analyse
verwendet

Berechnung: Angenommen wurde eine Standard-Fahrradbreite von 70 cm, von den an der Sattelstütze gemessenen Abständen wurden daher pauschal 35 cm abgezogen

Die Autorin

ist Vorstandsmitglied der Radlobby ARGUS Steiermark und Projektmanagerin bei Bike Citizens





So wird das schwierig

In Oberösterreich wird Radinfrastruktur oft verschlechtert statt verbessert, der Bau der 2014 angekündigten Hauptrouten lässt auf sich warten. Das aktuelle Budget macht wenig Hoffnung auf Veränderung.

ANALYSE: Lukas Beurle, Gerhard Fischer

s ist nicht so, dass in Oberösterreich gar nichts für den Radverkehr getan wird. Der 2008 auch auf Betreiben der Radlobby ernannte Radfahrbeauftragte des Landes, Christian Hummer, organisiert unter anderem jährliche Vernetzungstreffen für Expert*innen und Radbegeisterte und hat zur Unterstützung der Gemeinden die Oberösterreichische Fahrradberatung ins Leben gerufen. 146 Gemeinden haben sie in den 14 Jahren ihres Bestehens in Anspruch genommen – das ist allerdings nur jede dritte Gemeinde im Land.

Größere Investitionen, die wirklich etwas verbessern würden, sind mit diesen Initiativen aber nicht verbunden. Dabei wäre das dringend nötig: Bei der letzten Verkehrserhebung im Jahr 2012 (die nächste soll bald beginnen) lag der Radverkehrsanteil im Bundesland bei nur 5,2 Prozent und damit sogar niedriger als 2002, als er 6,5 Prozent betrug.

Zahlreiche Projekte zeigen, welch schwierigen Stand der Rad- und auch der Fußverkehr in Oberösterreich nach wie vor haben: Rund um den Attersee lässt das Land derzeit Gehwege entfernen und richtet an ihrer Stelle teils nur eineinhalb Meter breite Streifen ohne bauliche Abgrenzung zur Bundesstraße ein, die sich der Fuß- und der Radverkehr in beide Richtungen teilen sollen (DRAHTESEL 4/21).

Im Großraum Linz wurde 2016/17 die Steyregger Brücke, die wichtigste Einfahrtsroute aus dem östlichen Mühlviertel, saniert. Obwohl über die Brücke eine vom Land definierte Radhauptroute verläuft, wurde dabei nur ein zu schmaler Geh- und Radweg er-

richtet. Beim Neubau der Westbahnunterführung Untergaumberg, ebenfalls eine wichtige Radverbindung, wurde im Jahr 2020 eine Rampe durch einen Lift ersetzt. Und in Linz-Auhof soll eine vielgenutzte Rad- und Fußverbindung bald einem Autobahnanschluss weichen (DRAHTESEL 1/21).

0,4 Prozent des Verkehrsbudgets

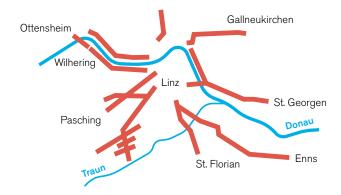
Der Ausbau der Radhauptrouten in der Region Linz, den das Land 2014 groß ankündigte, kommt hingegen kaum voran: Bis zur Amtsübernahme von Verkehrslandesrat Günther Steinkellner (FPÖ) 2015 wurden 3,5 Kilometer davon errichtet, in den darauffolgenden sieben Jahren gerade mal drei weitere, über 70 Kilometer sind noch ausständig. Nicht einmal ein Zeitplan für die weitere Umsetzung ist bekannt.

Wer sich für den Alltagsradverkehr einsetzt, bekommt leicht den Eindruck, dass die politisch Zuständigen mehr Energie in die Abwehr von Vorschlägen externer Fachleute investieren als in die Suche nach sinnvollen Lösungen. Wie es anders geht, zeigt der neue Mobilitätsreferent der Stadt Linz: er hat in seinen ersten Monaten im Amt auf aktiven Dialog mit der Radlobby gesetzt.

Im Verkehrsbudget des Landes Oberösterreich für 2022 sind 1,9 Millionen Euro für den Radverkehr ausgewiesen – 0,4 Prozent des Gesamtverkehrsbudgets. Allein der derzeit in Bau befindliche Linzer Westring kostet 400 Mal so viel. Bei diesen Prioritäten wird es schwierig, die zur Abwehr der Klimakatastrophe notwendige Verkehrswende umzusetzen.

Hauptradrouten-Konzept 2014

Umsetzungsstand 2022







Die Hauptstadt als Fahrrad-Bremse

Die Wiener Verkehrsstadträtin gibt sich fahrradfreundlich – und kippt zugleich zwei Verbesserungen für Radfahrende aus der neuen StVO.

KOMMENTAR: Philipp Schober

Am 1. Oktober tritt die StVO-Novelle in Kraft. Zwei zunächst geplante wichtige Verbesserungen hat jedoch (unter anderem) die Stadt Wien herausreklamiert.

Eine von der schwarz-grünen Bundesregierung geplante Neuregelung sah vor, dass alle Einbahnstraßen ab vier Metern Breite, in denen Tempo 30 gilt, für Radfahrende geöffnet werden müssen, außer, die Behörde begründet, warum dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich sei. Vor allem die rotpinke Wiener Stadtregierung und der ÖAMTC haben in ihren Stellungnahmen diese Regelung bekämpft.

Die Stadtregierung argumentierte dabei mit zu hohen Kosten. Im Wahlkampf hatten beide Wiener Regierungsparteien, SPÖ und Neos, umfassende Einbahnöffnungen versprochen – nun nun wollen sie Öffnungen doch wie bisher nur mittels Einzelfallprüfung.

Ebenfalls auf Betreiben der Stadt Wien gekippt wurde der Plan, den Sichtbereich, der an Kreuzungen freigehalten werden muss, von fünf auf acht Meter zu erweitern. Das hätte bessere Sichtbeziehungen, eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums und mehr Sicherheit im Verkehr bedeutet.

Lieber Autoparkplätze als Sicherheit

Auch hier argumentierte die Stadt Wien mit den Kosten, obwohl eine Übergangsfrist bis 2024 vorgesehen war. Der Erhalt von Kfz-Stellplätzen wog offenbar mehr als die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen.

Im Interview in Drahtesel 2/22 gab sich die Wiener Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) noch als Kämpferin für eine fahrradfreundlichere Stadt. Dass Wien nun offenbar mit einer Blockade der StVO-Novelle gedroht hat, um zwei fahrradfreundliche Neuerungen zu kippen, lässt daran zweifeln, wie ernst Sima und ihre Partei es damit meinen.

Die wichtigsten Neuerungen

Auch ohne die beiden gekippten Punkte wird die StVO mit der Novelle fahrradfreundlicher:

- Gesetzlicher Mindestüberholabstand für Kfz von 1,5 Metern innerorts (mit Ausnahmen)
- Radfahrende dürfen an mit einem grünen Pfeil gekennzeichneten Ampeln bei Rot rechts abbiegen bzw. geradeaus fahren
- Nebeneinander Radfahren unter bestimmten Bedingungen erlaubt
- Hineinragen von Kfz in Radwege und Gehwege verboten
- Mehrere fehlende Reflektoren an Fahrrädern werden nur noch als eine Verwaltungsübertretung gewertet und nicht mehrfach bestraft

Detaillierter Überblick und Analyse: siehe Drahtesel 2/22

Anzeigen



Der Podcast der velophilen Erfolgsgeschichten reichdurchradeln.at



rahtesel 3 / 2022 – 1

Besser parken



Die Stadt Wien überarbeitet ihre Bauordnung. Eine gute Gelegenheit, um die Abstellsituation für Fahrräder zu verbessern.

IDEENSAMMLUNG: Philipp Schober

Rund 1,2 Millionen Fahrräder gibt es in Wien, aber nur 57.000 Radparkplätze im öffentlichen Raum – einer für 21 Räder. Entsprechend wichtig sind komfortabel nutzbare Stellplätze in Gebäuden.

Das Abstellen von Autos ist in der Bauordnung und dem Garagengesetz der Stadt detailliert geregelt, bis hin zur Wartung der Garagentüren. Für Fahrräder hingegen muss erst seit 2019 in Neubauten ein Parkplatz pro $30\,\mathrm{m}^2$ Wohnnutzfläche errichtet werden. Selbst das wird mangels Kontrolle in der Praxis nicht immer umgesetzt, genauere Regeln existieren nicht, für Bestandsbauten gibt es gar keine Vorschriften.

Jetzt plant die Stadt Wien die erste größere Novelle der Bauordnung seit langem. Die Radlobby Wien hat gemeinsam mit der Stadtplanerin Beatrice Stude Vorschläge für sinnvolle Neuregelungen beim Fahrradparken erarbeitet. Als Vorbild kann auch die seit September 2021 gültige Radabstellplätze-Verordnung des Landes Salzburg dienen.

Die Radlobby-Wunschliste

- Förderungen für das Nachrüsten von Radparkplätzen in Bestandsgebäuden; gesetzliche Verpflichtung dazu überall, wo es baulich möglich ist, und insbesondere bei Umbauten von existierenden Gebäuden.
- Ein Radstellplatz pro 25 m² statt pro 30 m² Wohnfläche.
- Eigener Raum für Fahrräder mit ausreichend Platz zum Rangieren. Keine Mischnutzung etwa als Müllraum.
- Ebener oder barrierefreier Zugang zu den Parkplätzen, um die direkte Zufahrt zu ermöglichen – so wie es bei Autostellplätzen selbstverständlich ist.
- Gesetzlich festgeschriebene Mindestzahl von Besucher*innen-Radparkplätzen und Transportrad-Plätzen.
- Vorschriften zur Qualität des Radparksystems, damit Anlehnbügel und flexibel nutzbare Bodenanker für Anhänger, Transport- und Spezialräder die gefürchteten Hängevorrichtungen und "Felgenkiller" ablösen.
- Keine Endabnahme von Bauvorhaben, bei denen die Vorschriften nicht eingehalten werden; Kontrollen nach Fertigstellung von Gebäuden.

- Anzeigen



Es ist Zeit für innovative Fahrradparklösungen!

(50% WENIGER
PLATZVERBRAUCH)

KINDERLEICHTE BEDIENUNG

EINFACHE MONTAGE

FÜR ALLE FAHRRADGEWICHTE VON 0 BIS 34 KG

KOSTENGÜNSTIG

PASST ÜBERALL

AUCH FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUN GEEIGNET









INNOVAMETALL GmbH 4240 Freistadt, Galgenau 28 www.innovametall.at

Community



BURGENLAND

Klimafreundliche Konzerttour

Die Band "The Blamphins" tritt an neun Orten gratis auf. Wer mit dem Rad kommt, bekommt sogar noch etwas geschenkt.

Band, Instrumente, Technik: Bei der Radfreude-Konzerttour von 15. bis 18. September ist alles auf dem Fahrrad unterwegs. Auch die Bühne ist ein Transportrad.

An neun Orten im Burgenland entlang einer rund 240 Kilometer langen Strecke, von Neusiedl am See bis nach Jennersdorf, tritt die Band "The Blamphins" auf, Verstärkung bekommt sie jeweils von lokalen Bands und Musiker*innen. Der Eintritt zu den Konzerten ist frei, für alle, die mit dem Rad kommen, gibt es ein Eis oder ein Getränk gratis.

Finanziert wird die Konzerttour zum Auftakt der Europäischen Mobilitätswoche vom Land Burgenland und dem Klimaschutzministerium.

konzerttour.radfreude.at



EUROPA

Eine Woche für die Umwelt

Von 16. bis 22. September findet heuer wieder die Europäische Mobilitätswoche statt. Sie soll Aufmerksamkeit für Verkehrsprobleme, umweltverträgliche Lösungen und klimafreundliche Mobilität schaffen. Höhepunkt ist der autofreie Tag am 22. September. Auch die Radlobby ist mit Aktionen in vielen Orten Österreichs dabei: am 17. September findet in Oberösterreich das Stern-RADLn statt, am 18. September in Wien der erste Women Fancy Bike Ride, am 22. September die erste Gmündner Radparade. In der Steiermark gibt es in mehreren Orten Kinderparcours und Radreparatur-Angebote.

mobilitaetswoche.at, radlobby.at

WIEN

Platz für Wien übergibt an NGOs

57.000 Menschen unterschrieben im Wiener Gemeinderatswahlkampf 2020 die 18 Forderungen der Initiative Platz für Wien für eine klimagerechte, verkehrssichere und lebenswerte Stadt. Auch die heutigen Regierungsparteien SPÖ und Neos reagierten vor der Wahl positiv, setzten danach aber kaum etwas um. "Nun sind unsere Ressourcen und Energien ausgeschöpft", heißt es jetzt in einem Statement auf der Webseite der Initiative, "PlatzFürWien als zeitlich begrenzte Kampagne" finde somit ihr Ende. Die Radlobby und die Initiative Geht-Doch.Wien haben angekündigt, die Arbeit von Platz für Wien weiterzuführen.

LJUBLJANA

Das war die Velo-city 2022

Die weltgrößte Konferenz zum Thema Alltagsradfahren, die Velo-city, fand dieses Jahr von 14. bis 17. Juni in Ljubljana statt. 1.400 Teilnehmer*innen aus 60 Ländern diskutierten dort die neuesten Entwicklungen. Zu den Highlights gehörte ein Vortrag der Verkehrsplanerin Melissa Bruntlett, Autorin des Manifests "Curbing Traffic". Beim Panel "Reclaiming Streets for Pedestrians and Cyclists in Africa" forderten die Redner*innen die Politik dazu auf, die Organisation des Transportsystems an die Bürger*innen zu übergeben. Diskutiert wurde auch die "Bicification", die Idee, Menschen Belohnungen fürs Radfahren zu geben.

ONLINE

Umfrage zum Fahrradklima

Wie fühlt sich das Radfahren an Ihrem Wohnort an? Nehmen Politik und Verwaltung Ihre Anliegen ernst? Was läuft gut, und wo gibt es Verbesserungspotenzial? Beim Fahrradklima-Test der Radlobby können Radfahrende von 1. September bis 30. November 2022 die Situation in ihren Städten und Gemeinden bewerten. Der Online-Fragebogen thematisiert Sicherheitsgefühl und Komfort beim Radfahren, Radinfrastruktur und -förderung und den Stellenwert des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Zuletzt hat die Radlobby in den Jahren 1992 und 2002 Umfragen zum Fahrradklima durchgeführt.

radlobby.at/fahrradklimatest

Philipp Schober Andrea Leindl. priv

Nächste Haltestelle: Schule

Seit 2021 gibt es den Bicibus in Barcelona, jetzt organisieren sich auch in Österreich Kinder und Eltern, um gemeinsam zur Schule zu radeln.



Jonathan (2.v.l.) und seine Freund*innen vor dem Start des Bicibus zur Volksschule Waltergasse

REPORTAGE: Philipp Schober

Es ist kurz nach sieben Uhr früh an einem Freitag Mitte Juni. An der Ecke Sonnwendgasse/Gudrunstraße im zehnten Wiener Gemeindebezirk sammeln sich immer mehr Kinder und Eltern mit ihren Fahrrädern, rund 50 Menschen sind es am Ende. Obwohl es in Strömen schüttet, sind sie gut gelaunt, denn sie starten hier etwas Neues: den ersten Wiener Bicibus. Sie haben selbstgestaltete Flyer dabei, selbstgemalte Banner, Musik.

Die Idee kam vom zehnjährigen Jonathan. Seine Mutter hatte ihm ein Video aus Barcelona gezeigt, "da sind die Kinder gemeinsam in die Schule geradelt", sagt Jonathan, "das wollte ich auch."

Ein Bicibus, das ist eine organisierte Fahrt, bei der Kinder und Eltern sich zu fixen Zeiten an Haltestellen entlang einer festgelegten Route treffen und gemeinsam in die Schule radeln. "Bici" (das "c" wird wie ein englisches "th" ausgesprochen) ist das spanische Wort für Fahrrad. Das auch unter dem Namen "Velobus" bekannte Konzept bekam im Jahr 2021 neuen Schwung, als einige Familien in Barcelona solche Fahrten starteten. Mittlerweile ist der Bicibus dort fest etabliert und wird von der Polizei begleitet, Städte wie Hamburg und Frankfurt haben das Konzept übernommen.

Auch in Österreich radeln Schüler*innen inzwischen gemeinsam: In Innsbruck organisierten die Initiative Parents for Future und die Radlobby Tirol Ende Juni den ersten "Radl-Bus Innsbruck", 25 Menschen, darunter



Beim ersten Bicibus in Wien-Döbling radelte ein Fünftel aller Schüler*innen der VS Mannagettagasse mit

20 Kinder, fuhren mit. Bei der ersten Bicibus-Aktion in Wien-Döbling radelten 50 Kinder – jedes fünfte Kind, das die Volksschule Mannagettagasse besucht – und ebenso viele Begleitpersonen zusammen zum Unterricht. Ähnliche Initiativen gibt es auch in Wels (OÖ), Völs (Tirol) und im Laabental (NÖ).

Der Bicibus soll Aufmerksamkeit schaffen für die Forderung nach einem Straßenraum, in dem sich auch Kinder wieder selbstständig bewegen können – mit kindersicherer Radinfrastruktur und autofreien Schul- und Kindergartenvorplätzen. Das Ziel: die Schulwegsituation dauerhaft zu verbessern.

7:50 Uhr. Die wetterfest gekleideten Teilnehmer*innen der ersten Wiener Schulweg-Demo sind glücklich vor der Volksschule Waltergasse im vierten Bezirk angekommen. "Super war's", sagt Initiator Jonathan. "Ein tolles Gefühl, gemeinsam zu fahren". In Zukunft soll der Bicibus regelmäßig stattfinden.

radlobby.at/bicibus

Neu dabei

Diesmal:
Patrizia, 43, ITProjektmanagerin
aus Innsbruck



Ich habe ein altes Stadtrad für meine täglichen Wege und ein Mountainbike für die Freizeit.

Ich liebe am Radfahren, dass ich in der Stadt schnell unterwegs bin, an Autokolonnen vorbeifahren kann und nicht extra ins Fitnessstudio gehen muss.

Mich nervt das Fehlen von Radwegen auf meinem Arbeitsweg und die ständige Angst um meine Kinder, wenn ich mit ihnen am Rad unterwegs bin.

Meinen schönsten Rad-Moment habe ich bei meiner ersten Critical Mass erlebt, als wir gemeinsam mit vielen anderen mehrmals um einen Innsbrucker Kreisverkehr gefahren sind, den ich sonst nie mit dem Rad nutzen würde.

Meine beste Investition war ein Regenmantel aus recycelten PET-Flaschen, den ich per Reißverschluss zum Poncho umwandeln kann.

Einmal habe ich den Kindersitz, aus dem meine Kinder längst herausgewachsen sind, in einen Einkaufskorb umfunktioniert. Er ist viel praktischer als ein Fahrradkorb, sogar Klopapier kann ich damit gut transportieren.

Ich bin der Radlobby beigetreten, weil ich nach einem Amsterdam-Urlaub gemerkt habe, wie viel Veränderung es in Innsbruck braucht, und ich aktiv dazu beitragen will.

Eine politische Radtour

Eine Reisegruppe radelt von Wien zur Velo-city-Konferenz nach Ljubljana und verpflichtet unterwegs ein paar Bürgermeister*innen zur Förderung des Radverkehrs.

REISEBERICHT: Heidi Schmitt

us einem Scherz bei einem Treffen europäischer Radverkehrskoordinator*innen heraus ist er entstanden, der Pan-europäische Masterplan zur Förderung des Radverkehrs (PEMP). Keine*r der Beteiligten konnte sich damals, 2013, vorstellen, dass die Staaten Europas einen Plan zur Verdoppelung des Radverkehrsanteils bis 2030 beschließen würden. Aber sie entwarfen den Plan, und im Mai 2021 wurde er, ganz im Ernst, als Teil der sogenannten Wiener Deklaration von Minister*innen aus 41 Ländern unterzeichnet.

Es folgte der nächste Scherz: Eigentlich müsse man dieses Dokument mit dem Rad zur 2022 in Ljubljana stattfindenden Radverkehrskonferenz Velocity bringen, witzelte einer der Koordinatoren. Und auch aus diesem Scherz wurde Ernst. Am 7. Juni brach eine Reisegruppe mit dem Masterplan im Gepäck auf der Fernradroute EuroVelo 9

nach Ljubljana auf. Zu den Radelnden gehörten ein ehemaliger tschechischer Bürgermeister, die Radverkehrsbeauftragten Österreichs, Tschechiens und Sloweniens, Mitarbeitende zweier EU-Projekte zur Radförderung in der Donauregion sowie die EuroVelo-Koordinator*innen der Radlobby. Zentrale Botschaft der Tour: Um mehr Menschen aufs Rad zu bringen, ist länderübergreifende Kooperation nötig.

Den Masterplan in die Realität umsetzen müssen die Gemeinden. Daher hatte die Reisegruppe eine Unterstützungserklärung dabei, die sie unterwegs von Vertreter*innen von zehn Orten unterzeichnen ließ. Vor der Abfahrt hatte Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Grüne) unterschrieben.

In Wiener Neudorf, Baden, Hartberg und Bad Radkersburg wurde die Gruppe herzlich empfangen. In Wiener Neustadt hingegen ließ man sie trotz Ter-



Die Gruppe auf dem Weg von Maribor nach Celje an Tag 4 der Tour. Ganz links: die Autorin.

mins zunächst im Regen stehen, bevor man ihr Einlass ins Rathaus gewährte.

Am 12. Juni kam die Delegation in Ljubljana an. Vizebürgermeister Janez Koželj, von Beruf Verkehrsplaner, setzte die letzte Unterschrift und gab der Gruppe gleich noch eine zweistündige Stadtführung auf seinem Puch-Rad.





STEHEN & SITZEN GESUND ARBEITEN

ONGO® Spark bringt Bewegung an Ihren Arbeitsplatz. Der Steharbeitstisch ist ganz ohne Strom höhenverstellbar. Eingebaute Rollen und geringes Gewicht machen ihn mobil. Ideal für Home Office und als mobiler Schreibtisch.

Um nur 648 € inkl. Versand.

Mehr Infos www.gesundes itzen .at

Radlobby ARGUS Fahrrad-Diebstahlversicherung

- Ab nur 9% Jahresprämie
- europaweiter Versicherungsschutz
- gilt rund um die Uhr
- kein Selbstbehalt
- Teilediebstahl ab 20 Euro gedeckt



rahtesel 3/2022-17

Infrastruktur



Die einfache Lösung

In Vorarlberg laufen langwierige Planungen für Radschnellverbindungen durch das Ried. Dabei könnten schon ein paar Schilder das Radfahren dort wesentlich attraktiver machen.

BERICHT: Andrzej Felczak

Das Ried ist eine ländliche Region zwischen Lustenau, Wolfurt und Dornbirn. Die drei Gemeinden sind Luftlinie je sechs bis acht Kilometer voneinander entfernt ideale Strecken für das Alltagsradfahren. Die Landstraßen, die die Ortschaften verbinden, sind jedoch teilweise nur vier bis fünf Meter schmal und haben keine Radinfrastruktur. Bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 15.000 Autos pro Tag ist das Radfahren dort alles andere als attraktiv. Zumal zwar Tempo 50 gilt, sich aber Berichten Radfahrender zufolge viele Autofahrer*innen nicht daran halten.

Im September 2021 wurde die denkmalgeschützte hölzerne Senderbrücke im Ried wegen Schäden gesperrt, der Kfz-Verkehr über die L202, L204 und Rheintalautobahn um das Ried herum umgeleitet. Im Eilverfahren wurde um 4,2 Millionen Euro eine neue Brücke aus Beton errichtet und im April 2022 eröffnet. Die Situation für Radfahrende hat sich dadurch



Auf der alten, hölzernen Senderbrücke (links) galt Tempo 10. Auf der neuen Brücke gilt Tempo 50, für sicheres Überholen ist sie zu schmal.

verschlechtert: Auf der neuen Brücke gilt Tempo 50 statt Tempo 10 wie auf der alten, und sie ist so schmal, dass Kfz-Lenkende Radfahrer*innen nicht mit sicherem Abstand überholen können.

Schon seit 2017 laufen Planungen für Radschnellverbindungen durch das Ried – fertig werden sollen diese aber erst 2027/28. Kosten: 14 Millionen Euro. Die Radlobby Vorarlberg wünscht sich stattdessen eine einfachere, günstigere und schneller umsetzbare Lösung: Sie fordert, das Ried für den Kfz-Verkehr zu sperren, mit Ausnahmen für den Busverkehr und die wenigen Bewohner*innen des dünn besiedelten Rieds. Die Umleitung über die umliegenden Hochleistungsstraßen ist nur wenige Kilometer

länger und hat während der Brückenbausperre bereits gut funktioniert.

Eine Sperre des Rieds für den Kfz-Verkehr wäre im Sinne des dortigen Natura-2000-Schutzgebiets, und die erhebliche Qualitätssteigerung beim Radfahren dürfte etliche Bewohner*innen der umliegenden Gemeinden zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad motivieren.



Auf einigen Radrouten in Österreich – zum Beispiel am Donaukanal und entlang des Wienflusses in Wien, am Innradweg beim Waltherpark in Innsbruck und an mehreren Orten in Graz – sind Bodenmarkierungen oder Schilder mit Formulierungen wie "Fairness-Zone" oder "Gemeinsam mit Rücksicht" angebracht. Sie sollen Radfahrende dazu ermahnen, Gehende nicht zu knapp oder zu schnell zu überholen. Rechtlich haben solche Appelle keine Aus-

wirkungen, denn in der StVO gibt es keine "Fairness-Zonen" oder Ähnliches

Die Radlobby spricht sich für ein rücksichts- und respektvolles Miteinander aus, insbesondere gegenüber Gehenden (siehe auch S. 24 und S. 28). Radfahrende sollten sich im Bedarfsfall möglichst frühzeitig freundlich bemerkbar machen und im Zweifel anhalten, anstatt sich durchzuzwängen. Weichen die Gehenden aus, bringt ein ausgespro-

chenes oder gedeutetes "Danke" Sympathien für den Radverkehr.

Um das Konfliktpotential zu verringern, fordern sowohl die Radlobby als auch Fußgängervertreter*innen für Hauptrouten getrennte Infrastruktur für den Fuß- und den Radverkehr. Grundsätzlich abzulehnen ist das Zusammenpferchen von Fuß- und Radverkehr an Stellen, an denen der Kfz-Verkehr großzügige Fahrbahnen genießt.

Mario Sedlak



Mit ein paar Klicks zum Leihtransporter

Transporträder sind praktisch, ob für den Wocheneinkauf im Supermarkt, den Weg zum Kindergarten oder den Umzug. Aber nicht jede*r will und kann sich ein eigenes anschaffen. Gut, dass es österreichweit immer mehr Verleihangebote gibt.



Ein Rad für jede Lebenslage: Beim Grazer Lastenradtreffen 2022 (links) und dem Cargobike-Corso 2017 in Wien (rechts unten) zeigte sich die Vielfalt des Transportrad-Universums

ÜBERBLICK: Antonia Tornow

mma, Emil und Harriet – das sind nicht nur moderne Kindernamen, sondern auch gute Alternativen zum Auto für alle, die gelegentlich größere Lasten umweltfreundlich transportieren möchten, sich dafür aber nicht gleich ein eigenes Cargobike zulegen wollen oder können. Immer mehr Städte, Gemeinden und Unternehmen erkennen den Mehrwert von Transporträdern und unterstützen den Umstieg vom Auto auf das Cargobike, indem sie nicht nur den Kauf (siehe S. 6), sondern auch den Verleih solcher Räder fördern.

Kindersitz? Check. E-Antrieb? Check.

Die womöglich beste Anlaufstelle, um in Österreich ein Transportrad zu mieten, ist die unter anderem vom Klimaenergiefonds des Klimaschutzministeriums und von der Stadt Graz finanzierte Webseite radverteiler.at. Hier können Gemeinden, Betriebe und bestehende Verleihplattformen ihre Angebote einstellen, registrierte Nutzer*innen können gezielt nach passenden Rädern für ihre Bedürfnisse suchen. Derzeit stehen in Salzburg, Linz, Graz und Wien, aber auch in kleineren Gemeinden im Burgenland, in Niederund Oberösterreich insgesamt rund 70

Räder zur Verfügung, darunter die beim Bewohnerservice Salzburg stationierte "Emma" samt Kindersitz. Die Plattform listet Informationen zu Preisen (oft ist die Ausleihe auch kostenlos) und Nutzungsbedingungen, zur Größe und der maximalen Zuladung der Räder und zu ihrer Ausstattung mit Kindersitzen, verschließbaren Boxen oder Elektro-Unterstützung auf. Gebucht werden kann ebenfalls gleich auf der Webseite, für Slots von einigen Stunden bis hin zu mehreren Tagen; abgeholt werden die Räder beim jeweiligen Anbieter.

Einer der Anbieter, dessen Transporträder auf der Plattform gemietet werden können, ist das ebenfalls vom Klima- und Energiefonds geförderte Projekt KlimaEntLaster. Das Projekt bietet seit kurzem auch Verleihboxen an, über die Lastenräder jederzeit ausgeborgt werden können, unabhängig von der zeitlichen Verfügbarkeit des Verleihers. Die Boxen werden mittels Smartphone geöffnet, darin finden sich der Schlüssel für das Fahrradschloss, der Fahrradakku, ein Ladegerät und ein passender Stromanschluss. Verleihboxen gibt es bisher in St. Pölten, Wiener Neustadt, Neuhofen an der Krems, Wolfsberg und Stegersbach.

In Wien stehen über das Grätzlrad-Programm der Stadt Leih-Transporträ-

Regeln zum Abstellen

Wie andere Fahrräder auch dürfen Lastenräder im öffentlichen Raum nur so abgestellt werden, dass sie nicht umfallen oder den Verkehr behindern können. Außer auf Parkplätzen und an Radbügeln ist das Parken auch auf Gehsteigen erlaubt, wenn diese mehr als 2,5 Meter breit sind, aber nicht im Bereich von Haltestellen.

Eine Besonderheit bei Transporträdern: Sie dürfen auch in Halte- und Parkverbotszonen ausgenommen Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen abgestellt werden, sofern es sich um "ausschließlich zur Beförderung von Gütern bestimmte" Fahrräder handelt.





der zur Verfügung. Finden kann man sie auf der Grätzlrad-Webseite, gebucht werden sie direkt bei den verleihenden Betrieben, beim Abholen müssen deren Öffnungszeiten beachtet werden.

Manchmal braucht es keine großen Projekte, sondern nur das Engagement Einzelner, um Verleihprogramme ins Leben zu rufen. Das älteste Transportrad-Verleihsystem Österreichs, das Lastenradkollektiv, entstand 2010 auf Initiative einiger Engagierter in Wien. Seine Räder und Anhänger können per Mail oder über radverteiler.at gegen eine freiwillige Spende ausgeborgt werden. Darunter auch "Harriet", die sich mit ihrer großen Ladefläche gut für den Transport von Umzugskartons und kleinen Möbeln eignet.

Eine Lösung für den Großeinkauf

In Vorarlberg hat der Soziologe Eric Poscher-Mika mit Hilfe einer Crowdfunding-Kampagne das Projekt Fairvelo gestartet, das seit einigen Monaten in Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Rankweil insgesamt fünf Transporträder verleiht. Registrierte Nutzer*innen können die Räder per App ausborgen.

Der Einkauf fällt doch größer aus und passt nicht in die mitgebrachten Taschen und den Fahrradkorb? Manche Geschäfte bieten für solche Fälle eigene Leih-Transporträder an. Dazu gehören etwa einige Filialen der Baumarktkette Obi sowie ab Mitte September zwei Mpreis-Supermärkte in Innsbruck, von wo Kund*innen ihre Einkäufe mithilfe des Rads "Emil" kostenlos nach Hause bringen können.

Jetzt fehlen nur noch Abstellplätze

Ob mit dem eigenen Lastenrad oder mit einem geliehenen: Ein Problem ist oft der Mangel an brauchbaren Abstellplätzen. Herkömmliche Radstellplätze sind häufig zu schmal oder zu kurz. Das simple Abstellen auf dem Gehweg ist meist schon wegen der hohen Anschaffungskosten eines Transportrads und der Diebstahlgefahr keine Option.

Für Lastenräder geeignete Abstellplätze zu schaffen, ist nicht besonders aufwändig, ein zwei Meter breiter Pkw-Parkplatz lässt sich mit Bügeln leicht zu einem Stellplatz für drei Transporträder umbauen. Trotzdem sind brauchbare Cargobike-Parkplätze in Österreich noch extrem rar. Zu den wenigen vorbildhaften gehören die zwei Stellplätze der Radlobby ARGUS Steiermark vor ihrem Büro in Graz und die großen, mit Ladekabeln ausgestatteten Fahrradboxen der Firma Safetydocks in einigen Wohngebieten in Wien.



Cargobike Roadshow 2022

Wer ein Transportrad kaufen will, aber noch nicht weiß, welches, ist bei der Cargobike Roadshow (im Bild: in Wien 2021) richtig. Hier können zwölf Modelle auf einem eigenen Parcours getestet werden. Heuer macht die Tour zwischen 16. und 22. September in Imst, Saalfelden, Tamsweg, Frohnleiten, Waidhofen an der Ybbs, Leonding und Ried im Innkreis halt.

cargobikeroadshow.org

Unterstützung für Gemeinden

Für Gemeinden, die Leih-Lastenräder anbieten wollen, hat das Projekt KlimaEntLaster einen kostenlosen Leitfaden zum Transportrad-Sharing erstellt.

klimaentlaster.at/download

- Anzeige



Clever Cycling Spezialfahrräder

www.3rad.cc Tel. 0670 600 600 8

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak









NÖ, Heiligenkreuz/Gaaden

Neuer Radweg dank Sparstrategie

Auf der B11 führten von Heiligenkreuz bergauf über den Gaadener Berg zwei Spuren. Bis zum Bau der A21 in den 80er-Jahren hatte die rechte für LKW gedient, die linke zum Überholen. Bei einer Fahrbahnerneuerung wurde 2019 die rechte Spur zu einem 1,9 bis 2,5 Meter breiten Radweg umgewandelt – dem ehemaligen Mödlinger Vizebürgermeister und Verkehrsstadtrat Gerhard Wannenmacher (Grüne) zufolge Teil einer Strategie des Landes, anlassbezogen die Breiten von Bundes- und Landesstraßen zu reduzieren, um Erhaltungskosten zu sparen.

Nach der Kuppe verläuft der neu gebaute Radweg weiter rechts neben der Straße. Durch das Gefälle sind problemlos hohe Geschwindigkeiten erreichbar, für die der Radweg nicht durchgängig ausgelegt ist – er ist schmal und kreuzt an mehreren Stellen Ausfahrten von Forststraßen. Der Radweg sollte daher als nicht benützungspflichtig ausgeschildert werden.

Leider endet der Radweg an der Gemeindegrenze zu Gaaden, bis zum nächsten Radweg in Mödling sind es noch fast acht Kilometer auf einer Bundesstraße mit Tempo 100. Für einen Lückenschluss gibt es keine Pläne.



Vbg, Lustenau/Dornbirn, Glaserweg

Fahrradstraße statt Stauumfahrung

Der Glaserweg ist ein fünf Meter breiter Güterweg, der hauptsächlich als Zufahrt zu landwirtschaftlichen Betrieben dient. Er verläuft parallel zur vierspurigen Dornbirner Straße L204, wo Radfahren verboten ist. Entlang dem Glaserweg verläuft zwischen Zur Feldrast und Alberriedstraße die Radroute 5, die Lustenau und Dornbirn verbindet. Bisher nutzten jedoch Autofahrende den Glaserweg gern, um Staus zu umfahren. Dementsprechend unangenehm war dort oft das Radfahren.

Jetzt wurde am Glaserweg zwischen der Gemeindegrenze Dornbirn/Lustenau und der Forststraße eine 2,2 Kilometer lange Fahrradstraße ohne Durchfahrtserlaubnis für KfZ eingerichtet, das Tempolimit von 40 auf 30 verringert und Vorrang gegenüber allen Querstraßen eingerichtet.

Weil die Alberriedstraße bald in einen Feldweg mündet, den Kfz – ebenso wie den Glaserweg – nur für die Zufahrt nutzen dürfen, wäre es sinnvoll, schon das Abbiegen von der L204 in die Alberriedstraße außer für Anrainer*innen zu verbieten. Zudem sollte auf dem Glaserweg auch auf dem Gebiet der Stadt Dornbirn eine Fahrradstraße eingerichtet werden.



OÖ, Bahnübergang Ottensheim

Neues Umlaufgitter für Anhänger unpassierbar

Etwa 700 Meter nordwestlich vom Bahnhof Ottensheim befindet sich auf einem Radweg ein Bahnübergang, der aus dem Norden kommenden Radfahrer*innen die Zufahrt zum Einkaufszentrum Donautreff ermöglicht. Vor kurzem wurden dort die Umlaufgitter so umgebaut, dass sie mit Fahrrad nur noch schwer und mit Anhänger gar nicht mehr passierbar sind. Dabei verläuft die eingleisige Bahnlinie dort schnurgerade, die Sicht in beiden Richtungen ist ausgezeichnet, die Pfeifsignale der Züge sind gut hörbar.

Bei den Bahnquerungen auf den nächstgelegenen Straßen sind solche Schikanen nicht vorhanden: Der Bahnübergang Hauptstraße Walding ist mit Ampeln geregelt und kommt ohne Bahnschranken aus, obwohl es Richtung Rohrbacher Straße massive Sichteinschränkungen gibt. Beim Bahnübergang Hagerweg gibt es nur Stoppschilder und ein Hinweisschild, man solle auf das Pfeifsignal achten – dabei ist Letzteres für Autofahrende viel schlechter hörbar als für die Radfahrenden zwei Kilometer entfernt.

Die Radlobby fordert die zuständigen Stellen auf, praxisgerechtere Lösungen umzusetzen.











Wien 17., 18. Jörgerstraße

Zwei Verbesserungen und eine lange Problemstelle

Die 5,7 Kilometer lange Route Jörgerstraße-Rötzergasse-Roggendorfgasse-Alszeile-Dornbacher Straße liegt im Basisnetz, gehört also zu den höchstrangigen Radverbindungen Wiens, und ist die einzige Route, die vom Gürtel bis Neuwaldegg durch ganz Hernals führt.

Jetzt wurde in der Jörgerstraße zwischen Gürtel und Theresiengasse an Stelle eines schmalen Radfahrstreifens mit unangenehmem Verschwenk ein 90 Meter langer und zwei Meter breiter Einrichtungsradweg errichtet. Zwischen Theresiengasse und Martinstraße wurde auf 120 Metern Länge aus einem Mehrzweck- ein bis zu zwei Meter breiter Radfahrstreifen. Dieser ist zudem vor der Kreuzung Martinstraße nicht mehr verschwenkt, sondern geradlinig - rechtsabbiegende Kfz müssen die Spur wechseln. Die Umbauten machen das Radfahren beguemer und werden hoffentlich auch die Verkehrssicherheit erhöhen - bisher war der Abschnitt ein Unfallhäufungspunkt.

Leider bleibt zwischen Martinstraße und Elterleinplatz auf einer Strecke von 510 Metern die unzureichende Infrastruktur bestehen: hier verläuft weiterhin ein 1,5 Meter schmaler Mehrzweckstreifen neben der Parkspur.



Wien 18., 19. Gürtel

Neuer Radweg und neue Fahrradstraße

In der Währinger Straße auf Höhe Währinger Gürtel gibt es seit Kurzem statt einem schmalen Gehweg plus Grünstreifen einen vier Meter breiten Geh- und Radweg, auch der Anschluss an den Gürtelradweg Richtung Süden wurde verbessert. Radfahrenden Richtung Innenstadt bleibt dadurch unter dem Stadtbahnbogen die unangenehme Fahrt auf der Fahrbahn erspart, Richtung stadtauswärts wird ebendort ein stark von Fußgänger*innen frequentierter Bereich umfahren. Weiterhin fehlt allerdings zwischen Gürtel und Spitalgasse eine Radverkehrsanlage in der Währinger Straße.

Am Döblinger Gürtel wurde von Nußdorfer Straße bis Glatzgasse eine Fahrradstraße eingerichtet. Schrägparkplätze wurden zu Längsparkplätzen umgewandelt, die Fahrbahn auf fünf Meter verbreitert, tempobremsende Fahrbahnanhebungen errichtet und eine Litfaßsäule versetzt. Für Radfahrende bedeutet das bessere Sichtverhältnisse und mehr Komfort und Sicherheit. Stark verbesserungswürdig bleibt die Ampelschaltung für Radfahrende am Liechtenwerder Platz.



Wien

Baustellen auf Hauptradrouten ohne Umleitung

Baustellen sind notwendig, auch um die Radinfrastruktur zu verbessern. Notwendig ist dann jedoch auch, dass Betroffene informiert und Umleitungen eingerichtet werden. Beim Kfz-Verkehr funktioniert das, beim Radverkehr hapert es daran oft. Aktuelles Beispiel: Weil am Mittersteig ein Rohr ausgewechselt wurde, war diese wichtige Hauptradroute von Juni bis Anfang August gesperrt – eine beschilderte Umleitung wurde nicht eingerichtet.

Der Gürtelradweg wurde 2021 fünf Mal unvermittelt wegen Gleisbauarbeiten gesperrt, der Naschmarktradweg allein im Juni und Juli 2022 drei Mal – immer ohne Umleitung, obwohl man eine solche etwa am Naschmarkt problemlos auf einer der beiden Kfz-Fahrspuren hätte einrichten können.

Ein Positivbeispiel ist die Franzensbrücke: Sie ist seit Anfang Juni und noch bis September wegen einer Baustelle gesperrt, gleich zu Beginn der Sperre wurde für den Rad- und Fußverkehr eine drei Meter breite Ersatzbrücke errichtet.







Dienstfahrräder gelten nicht als Sachbezug

Grundsätzlich sieht das österreichische Einkommensteuerrecht vor, dass alle geldwerten Vorteile, die eine beschäftigte Person von ihrem Arbeitgebenden erhält, ihre steuerliche Bemessungsgrundlage erhöhen. Diese Bezüge heißen Sachbezüge, weil sie eben kein Geld, sondern Sachen sind. Daher ist jede Einladung zu einem Ball, einer Sportveranstaltung oder ein Geschenkkorb bei einer Weihnachtsfeier oder andere Kundengeschenke grundsätzlich als "geldwerter Vorteil" in die steuerliche Bemessungsgrundlage der Einkommensteuer und die Sozialversicherungsabgaben einzubeziehen. Dies hat zur Folge, dass Beschäftigte davon Sozialversicherungsabgaben zu leisten haben.

Seit einiger Zeit werden daher bei Seminaren, Geschenkkörben und Einladungen aller Art die Werte mitaufgedruckt, die diese Einladung repräsentiert.

Die komplizierte Berechnung des Kfz-Sachbezugs findet sich z.B. hier: www.wko.at/service/steuern/KFZ-Sachbezug.html

Da glücklicherweise immer mehr Arbeitgebende ihre Beschäftigten zum Umstieg und der Anreise mit dem Fahrrad motivieren, ist das Thema Sachbezug für ein Dienstfahrrad immer wieder im Fokus der Steuerberater und Finanzämter. Vorreiterin ist hier sicherlich die Aktion "Österreich radelt".

Wegen der gestiegenen Energiekosten, dem unstrittigen Gesundheitsnutzen und dem Faktum, dass Strecken unter fünf Kilometer am effizientesten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, überlegen immer mehr Arbeitgebende, ob sie ihren Dienstnehmer*innen Fahrräder für den Arbeitsweg und die private Nutzung zur Verfügung stellen.

Werden Fahrräder vom Dienstgeber zur Verfügung gestellt, sieht § 15 Abs 2 EStG 1988 vor, dass im Rahmen von geldwerten Vorteilen im Interesse ökologischer Zielsetzungen Ermäßigungen und Befreiungen für Fahrräder vorzusehen sind.¹

Diese Befreiungen sind in der "Sachbezugswerteverordnung" geregelt. Nach § 4 b der Sachbezugswerteverordnung führt die Nutzung eines arbeitgebereigenen Fahrrads für private Zwecke einschließlich Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu einem Sachbezugswert von Null – es liegt kein gezahlter Lohn vor – und ist nicht in das Lohnkonto aufzunehmen.²

Im §16 Abs. 6 lit. b EStG wurde festgelegt, dass Arbeitnehmer*innen durch ein Dienstfahrrad ein möglicherweise zustehendes Pendlerpauschale behalten, da das Fahrrad nicht durchgängig für Fahrten zum Dienstort verwendet werden kann.

Als Nutzungsdauer können fünf Jahre für Fahrräder und E-Bikes angesetzt werden.



Johannes Pepelnik ist Rechtsanwalt in Wien und Vertrauensanwalt der Radlobby

- www.ris.bka.gv.at/Geltende-Fassung.wxe?Abfrage= Bundesnormen&Gesetzesnummer=10004570
- 2 www.ris.bka.gv.at/Geltende-Fassung.wxe?Abfrage= Bundesnormen&Gesetzesnummer=20001641

Information der Radlobby



Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

Rechtsschutzversicherung

europaweit, deckt Anwalts-, Gerichts- und Sachverständigenkosten bis EUR 57.000

Haftpflichtversicherung europaweit,

bis EUR 1,5 Mill.

Unfallversicherung weltweit, bis EUR 7.200



Orahtesel 3 / 2022 - 23

otos: Lukas Pernicky/lukasphoto.eu, ORF/Nikolaus Geyrhalter Filmproduktion-

Lebensstil





Es gibt unzählige Dokumentarfilme, die eindrucksvoll aufzeigen, was in der Welt alles verkehrt läuft, uns als Zuschauer*innen allerdings keine konkreten Handlungsperspektiven geben. Genau hier setzt "Die Zukunft ist besser als ihr Ruf" an. Der Dokumentarfilm zeigt konkrete Wege und Strategien auf, die Welt von morgen aktiv mitzugestalten, indem er sechs Menschen porträtiert, die einen Weg dazu gefunden haben.

Andrea zum Beispiel hat die Pannonische Tafel gegründet, eine Gaststätte und ein Austauschort zugleich für Menschen, die in Armut leben. Judith hat das "Speiselokal" mitbegründet, das lokale, saisonale Ernährung fördert und es Menschen ermöglicht, unkompliziert das zu genießen, was rund um sie herum wächst und gedeiht. Und die Architektin Anna arbeitet nur mit biologisch abbaubaren Baustoffen.

Den Rahmen für diese Porträts, die von unterschiedlichen Regisseur*innen gedreht wurden, bilden zwei zentrale



Fragen: "Was ist Krise?" und "Was heißt gutes Leben?".

Bewusst wird auf Nachnamen, Ortsangaben und persönliche Details zu den Protagonist*innen verzichtet. So kann man sich leichter mit ihnen identifizieren und Motivation aus ihren Taten schöpfen. Das gelingt überraschend gut: "Die Zukunft ist besser als ihr Ruf" ist inspirierend, ermutigend und regt zum Handeln an. Nicht umsonst wurde der Film mit der Romy für die beste Kino-Dokumentation ausgezeichnet.



An dieser Stelle stellt die Film- und Theaterwissenschaftlerin **Ines Ingerle** Klassiker und Neuheiten aus der Welt des Fahrrad-Films vor.

Die Zukunft ist besser ... Dokumentation, Österreich 2017, 85 Minuten Regie: Teresa Distelberger, Niko Mayr, Gabi Schweiger, Nicole Scherg

Briefe aus der Ferne Dieses Mal: Oslo

Als ich im November, kurz nach meinem Umzug nach Oslo, ein Fahrradgeschäft betrat, war ich überrascht: Warum gibt es hier so wenige normale Reifen und so viele mit Spikes? Ein paar Wochen später war es mir klar. Das Osloer Glatteis ist selbst unter Norweger*innen berüchtigt – im Winter bleibt es selten durchgehend kalt, und durch das wiederholte Frieren und Auftauen bildet sich besonders in Nebenstraßen und auf Fußwegen eine hartnäckige Eisschicht, die jede Art der Fortbewegung erschwert. Aus Umweltschutzgründen kann die Stadt nicht alle Wege dauerhaft eisfrei halten. Also gehören Spikes an Schuhen und Spikes-Reifen am Fahrrad zur normalen Winterausstattung der Osloer*innen.

Das ist aber auch schon das Einzige, worüber ich hier klagen kann. Die drei linken Parteien, die Oslo seit 2015 regieren, wollten den Fahrradanteil bis 2025 von sechs auf 25 Prozent steigern. Das wird wohl nicht klappen, 2021 lag er erst bei sieben Prozent. Aber die Vision hat zu einer Verbesserung der Infrastruktur geführt. Kilometerweise wurden, vor allem auf den Hauptstraßen, Parkplätze durch Radstreifen ersetzt. Auf den acht Kilometern von meiner WG ins Stadtzentrum muss ich an keinem einzigen parkenden Auto vorbei – ein riesiger Gewinn für mein Sicherheitsempfinden.

Auch das Verhältnis zwischen Radund Autofahrenden ist entspannt, nur äußerst selten werde ich angehupt, bedrängt oder beschimpft. Sehr ungewohnt ist für mich, wie ungeniert ein großer Teil der Radfahrer*innen rote Ampeln überfährt, teils sogar – ungestraft – vor den Augen von Polizist*innen. Man könnte meinen, die Polizei hier hätte Besseres zu tun, als sich mit Übertretungen von Radfahrenden zu beschäftigen. Ray Schaffrath



Oslo ist die Stadt des Glatteises, Spikes an Schuhen und Fahrradreifen sind im Winter Standard. Davon abgesehen, ist das Radfahren hier eine Freude.



Versteht sich nicht von selbst

Im Verkehrsalltag sind wir ständig am Kommunizieren. Oft erfolgreich – aber nicht immer. Was muss geschehen, damit das Miteinander auf der Straße funktioniert?

TEXT: Andrzej Felczak, Elisabeth Füssl

ine Kopfbewegung hier, eine zum Dank oder als Entschuldigung erhobene Hand da, ein Klingeln oder Hupen, ein Lächeln oder auch ein ausgestreckter Mittelfinger: Ständig kommunizieren wir mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen. Oft passiert das in Sekundenbruchteilen, instinktiv, reflexartig, ohne viel Nachdenken.

Was passiert dabei eigentlich in unseren Köpfen, was zwischen uns und den anderen? Warum ist die Kommunikation im Straßenverkehr so wichtig? Welche Schwierigkeiten gibt es dabei, welche Missverständnisse können entstehen? Und wie lässt sich unsere Art, zu kommunizieren, vielleicht noch verbessern?



Im Kopf

Kommunikation beginnt nicht erst bei Gesten und Worten. Sie beginnt schon da, wo wir eine andere Person wahrnehmen und unsere Bewegungen anpassen – unsere Fahrlinie ändern oder zu treten aufhören –, um Kollisionen und Konflikte zu vermeiden. Ständig teilen wir anderen unsere Bewegungsabsichten mit und versuchen, uns mit ihnen abzustimmen. Nonverbal bitten wir sie, uns zuerst passieren zu lassen, oder versprechen ihnen, zu ihren Gunsten zurückzustecken.

Geschwindigkeit spielt dabei eine zentrale Rolle. Je schneller eine Person unterwegs ist, desto weniger Information kann ihr Sehsinn aufnehmen und ihr Gehirn verarbeiten. Bei hohem Tempo ist außerdem unser Blickfeld enger, unser Fokus weiter entfernt – wir nehmen wahr, was sich in einiger Entfernung abspielt, aber nicht mehr unser unmittelbares Umfeld.

Und wir stehen immer wieder vor der Herausforderung, nicht nur zu kommunizieren, sondern auch richtig verstanden zu werden. Besonders wo unterschiedliche Mobilitätsformen interagieren, besteht das Risiko für Missverständnisse und somit auch für Konflikte.



Unter Radfahrenden

Radfahrende können ihre Umgebung optisch und akustisch gut wahrnehmen und haben eine umfangreiche Palette an Kommunikationsmöglichkeiten zur Verfügung: Mimik, Blickrichtung, Körperhaltung, Änderungen der Fahrlinie, Treten oder Nicht-Treten, Gesten, Sprechen, Rufen, Pfeifen, Klingeln, ... Das ermöglicht ihnen, auch auf engen Flächen relativ schnell zu fahren und knapp aneinander vorbeizukommen.

Gerade dadurch aber können schon kleine Fehler zu Unfällen führen. Um Kollisionen zu vermeiden, ist es wichtig, dass Radfahrende aufeinander achten und die verfügbaren Kommunikationsmöglichkeiten auch nutzen: Dass sie klingeln oder rufen, wenn sie auf engem Raum überholen wollen; dass sie Nachkommenden, wenn möglich, durch eine erhobene Hand signalisieren, dass sie gleich stehenbleiben; und dass sie sich nicht zu schade dafür sind, vor dem Abbiegen Schulterblick und deutliche Handzeichen einzusetzen.





Mit Fußgänger*innen

Wer zu Fuß unterwegs ist, hat ähnliche Wahrnehmungs- und Kommunikationsmöglichkeiten wie Radfahrer*innen. Trotzdem gibt es Konfliktpotenzial: weil Radfahrende schneller unterwegs sind und sich den Fußgänger*innen meist lautlos nähern, und weil Fußgänger*innen auf autofreien Verkehrsflächen oft unaufmerksam unterwegs sind, unvermutet ihre Gehrichtung ändern oder plötzlich stehenbleiben. Radfahrende sollten darauf vorbereitet sein und sich rücksichtsvoll verhalten.

Der Abstand beim Vorbeifahren an Fußgänger*innen, insbesondere von hinten, sollte mindestens einen Meter betragen – alles darunter ist für Fußgänger*innen genauso unangenehm wie das knappe Überholtwerden durch Autos für Radfahrende. Nehmen Fußgänger*innen sie nicht wahr, sollten Radfahrende vor dem Überholen bereits aus größerer Entfernung durch Klingeln oder Rufen auf sich aufmerksam machen, so oft, bis sie gehört werden. Das Tempo zu verringern, beugt möglichen Konflikten vor.

Auch bei der Annäherung von vorne sollte schon in einiger Entfernung die Fahrlinie angepasst und gegebenenfalls das Tempo verringert werden. Sind Kinder in der Nähe, müssen Radfahrende so langsam fahren, dass sie jederzeit sofort stehenbleiben können.

Um das Konfliktpotenzial zu senken, sollten gemischte Flächen für Radfahrende und Fußgänger*innen nur in Ausnahmefällen errichtet werden. Bereits vorhandene solche Flächen sollten nach Möglichkeit zu getrennten Wegen umgebaut werden; um Platz dafür zu gewinnen, können Autostellplätze oder Fahrspuren umgewidmet werden.



Mit Kfz-Lenkenden

Wer ein Auto oder einen Lkw lenkt, kann durch Hupe und Lichthupe kommunizieren, seine Umgebung aber nur eingeschränkt wahrnehmen. Fahrradklingeln und Rufe sind im Auto nur bedingt hörbar, die Kopfstütze am Beifahrersitz und die Säulen zwischen den Fensterflächen verengen das Sichtfeld. Für den Einbau von Airbags und um Autos bei Unfällen widerstandsfähiger zu machen, wurden die Säulen mit der Zeit immer dicker, die Sicht so weiter verschlechtert. Besonders das Design von SUVs schränkt die Sicht stark ein.

Radfahrende können mit Kfz-Lenker*innen also nur kommunizieren, wenn sie gerade durch eines der Autofenster für sie sichtbar sind. In heiklen Situationen – etwa wenn der Radweg rechts neben einer Rechtsabbiegespur verläuft oder sie möglicherweise im toten Winkel der Person im Auto sind –, sollten Radfahrende daher versuchen, Augenkontakt aufzunehmen. Gelingt das nicht, sollten sie zur eigenen Sicherheit Vorsicht walten lassen, ihr Tempo verringern und bremsbereit fahren.

Gibt uns eine Person im Auto die Vorfahrt, obwohl wir Nachrang haben, ist es sinnvoll, die Hand zu einem "Danke" zu erheben – nicht nur aus Freundlichkeit, sondern auch um zu signalisieren, dass wir die Vorfahrt annehmen, und so Missverständnisse zu vermeiden.

Weil bei hohem Tempo die Kommunikation zwischen Rad- und Autofahrenden schwierig ist, sollte auf Hauptstraßen baulich getrennte Radinfrastruktur errichtet werden. Wo Rad- und Kfz-Fahrende interagieren, sollten niedrige Tempolimits und Temposchwellen eingesetzt und auf gute Sichtverhältnisse geachtet werden.

Vielen Menschen sind radverkehrsrelevante Gesetze, Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen nicht ausreichend bekannt. Durch Kampagnen und Kontrollen sowie in der Führerscheinausbildung sollte mehr Bewusstsein geschaffen werden – zum Beispiel dafür, dass Blockmarkierungen Vorrang für Radfahrende bedeuten. Auch verpflichtende regelmäßige Weiterbildungen für Führerscheinbesitzer*innen wären sinnvoll.



Wo alle zusammentreffen

Seit 2013 gibt es in der österreichischen StVO eine Verkehrsorganisationsform, die besonders stark auf Kommunikation setzt: die Begegnungszone. Hier nutzen Auto- und Radfahrende sowie Fußgänger*innen die Fahrbahn gemeinsam. Üblicherweise gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Funktioniert das? Können die unterschiedlichen Mobilitätsformen gut miteinander interagieren, und welche Umstände sind dafür nötig?

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat 2018 in zwölf Begegnungszonen in Österreich Verkehrszählungen und -messungen durchgeführt und rund 800 Verkehrsteilnehmer*innen befragt.

Das Ergebnis: Die Befragten nahmen Begegnungszonen grundsätzlich positiv wahr. Kfz-Lenker*innen überschritten dort nur selten das Tempolimit, passten ihre Geschwindigkeit der Dichte des Fuß- und Radverkehrs an und gaben guerenden Fußgänger*innen meist den Vortritt. Besonders gut funktionierte die Interaktion, wo gute Sichtverhältnisse herrschten, keine durchgehenden Längsparkstreifen vorhanden waren und Fahrbahnanhebungen, Sitzbänke oder Bäume die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer*innen beschränkten.



Radfahren stärken!



Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

Die Radlobby-Vereine vertreten über 9.000 Mitglieder in ganz Österreich. Mitglieder können auf viele Vorteile zählen - vom Versicherungspaket über Einkaufsrabatte bis zum DRAHTESEL-Abo





Versicherungspaket

Dreifach-Schutz: Rechtsschutz-Versicherung für Anwaltsund Gerichtskosten; Unfallund Haftpflichtversicherung.



Radlobby-Rabatt

Günstiger einkaufen im ausgesuchten Radhandel in ganz Österreich. radlobby.at/radhandel



Interessensvertretung

Die Radlobby tritt für die Interessen der Alltags-Radfahrenden in ganz Österreich ein.



DRAHTESEL-Abo

Viermal jährlich kommt der DRAHTESEL, das österreichische Fahrradmagazin, zu Ihnen ins Haus!





Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitaliedervorteile um EUR 30,- pro Jahr



Studierende

Ermäßigte Mitgliedschaft EUR 22,- pro Jahr für Studierende bis 26 sowie für alle unter 19 Jahren



Haushalts-Mitgliedschaft

Für Familien, WGs und Lebensgemeinschaften: Pro Jahr EUR 30,- für das Erstmitglied, alle weiteren Haushaltsmitglieder je EUR 22,-; Kinder unter 19 Jahren sind kostenlos bei der Rechtsschutzversicherung mitversichert.

Mitglied werden zahlt sich aus!

Sie können in jedem Bundesland bei einem Radlobby-Verein Mitglied werden! Und zwar bei Radlobby ARGUS (Tirol, Wien) sowie bei Radlobby Burgenland, Radlobby Kärnten, Radlobby Niederösterreich, Radlobby Oberösterreich, Radlobby ARGUS Steiermark, Radlobby Salzburg und Radlobby Vorarlberg.

Erteilen Sie uns einen **Einziehungsauftrag** und erhalten Sie bis zu EUR 1,- Ermäßigung!

Nur für Mitglieder

Die optionale kostengünstige Fahrrad-Diebstahl-Versicherung radlobby.at/dsv

* Angebot ab 1. Juli gültig, gilt nur für Neumitglieder

ahtesel 3 / 2007 - 27

Eine Oper, die keine ist



Im September wird in Wien die Fahrradoper "Ringd!ng" uraufgeführt. Eine Fahrradoper? Regisseur Thomas Cornelius Desi erklärt, was es damit auf sich hat.

INTERVIEW: Ruth Eisenreich

Herr Desi, was ist eine Fahrradoper?

Thomas Cornelius Desi: Das Wort Oper bedeutet eigentlich nur "Werk". Die Idee ist im Mai 2020 entstanden, als die Opern zu waren und unklar war, wann man wieder spielen kann. Dazu kam die Überlegung, dass die Stadt nicht für Autos gemacht wurde – ich selbst bin vor allem mit dem Fahrrad unterwegs. Diese beiden Gedanken haben sich verbunden mit dem Wunsch, das Publikum aktiv einzubeziehen. Und ich kannte fünf hervorragende Opernsänger*innen, von denen ich wusste, dass sie Fahrrad-Aficionados sind. So kam mir die Idee, mobiles Musiktheater mit dem Fahrrad zu machen.

Was erwartet das Publikum dort?

Für die erste Fassung habe ich Kompositionen aus Opern für einen Madrigal-Chor arrangiert. Bei der ersten Probe heuer wurde aber klar: Die Stadt ist wieder so laut geworden, dass alles untergeht und etwas so Komplexes und Feines verlorene Liebesmüh wäre. Jetzt geht es um ein Ansingen gegen

den Lärm der Stadt. Das Publikum folgt singenden Radfahrer*innen oder radfahrenden Sänger*innen zu Stationen, wo sie Klänge produzieren, während die Stadt mit ihren Umweltgeräuschen, ihrer Betriebsamkeit weiterläuft.

Wie viel sollte ich von Oper verstehen, um etwas mit dem Stück anfangen zu können?

Sie müssen gar nichts davon verstehen. Es ist ein musiktheatrales Performanceprojekt, für das die Oper nur eine Folie ist. Ein Opernfan erkennt vielleicht die Musik, aber das ist irrelevant.

Woher kommen die neuen Texte, die Sie den Opernfragmenten verpasst haben?

Die Dramaturgin hat Fahrradbot*innen interviewt und aus ihren Aussagen Dialoge destilliert. Die Texte werden aber gar nicht mehr gesungen. Man würde sie ohnehin nicht verstehen, deswegen gibt es eine zweite Ebene am Smartphone, wo man sich parallel die Texte, die Geschichte der jeweiligen Szene anhören kann.



Thomas Cornelius Desi ist Künstlerischer Leiter der Musiktheatertage Wien und Regisseur der Fahrradoper

Was singen die Sänger*innen dann?

Silben, Vokale. Es gibt da keinen Text zu verstehen, nichts zu verfolgen, keine Personen oder so komplexes Zeug.

Ringd!ng

15., 16. und 17. September, 18 Uhr, Abfahrt im Hof des WUK Tickets von 10 bis 20 Euro, Fahrrad erforderlich, Smartphone empfohlen mttwat/programm/ringding

BÜCHER



Manifest für lebenswerte Städte

Ein regelrechtes Füllhorn aus wissenschaftlichen Fakten, internationalen Beispielen und Denkanstößen bietet dieses Buch. Die Autor*innen blicken in die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der urbanen Mobilität und geben Anregungen, die Stadt gemeinsam zu denken und zu gestalten. Ihr Buch ist Handbuch, Inspirationsquelle und Manifest zugleich: für mehr aktive Mobilität durch soziale Innovationen und kollaborative Stadtpolitik sowie für eine neue stadtplanerische, unternehmerische und zivilgesellschaftliche Kultur. Ein wertvoller Beitrag für alle, die sich aktiv für die lebenswerten Städte der Zukunft einsetzen.

Daniela Bernold

Stephan Jansen, Martha Wanat: Bewegt Euch. Selber! Wie wir unsere Mobilität für gesunde und klimaneutrale Städte neu erfinden können

München: Carl Hanser Verlag, 2022 ISBN: 978-3-446-46973-0 368 Seiten 30.90 Euro



Von Nord nach Süd durch die Amerikas

Den niederländischen Fotografen und Autor Martijn Doolaard hat wieder das Reisefieber gepackt. Nach seiner ersten Radreise von Amsterdam nach Singapur, die er im 2017 erschienenen "One year on a bike" präsentierte, führte ihn sein neuestes Fahrradabenteuer knapp 20.000 Kilometer von Kanadas Norden bis nach Feuerland an der Südspitze Südamerikas. Doolaards atemberaubende Fotos lassen die Leser*innen die Reise entlang der kalifornischen Küste, durch die dichten Urwälder Mexikos und über die steilen Pässe der Anden samt Menschen und Flora & Fauna hautnah miterleben. Ideal zum Träumen oder auch für die eigene Reiseplanung.

Omo Lisboa

Doolaard, Martijn: Two years on a bike: Von Kanada nach Feuerland Berlin: Gestalten Verlag, 2022 ISBN: 978-3-96704-051-7 416 Seiten 46,30 Euro



Der Radschlag

Sie fragen – unsere Expert*innen antworten

- "Wie verhalte ich mich richtig, wenn ich als Fußgängerin einen Radweg queren muss und es keinen Zebrastreifen gibt? Manchmal zischt da eine Radfahrerin nach der anderen vorbei, und ich komme nicht durch." Maria, 1210 Wien Haben auch Sie eine Frage an unsere Expert*innen? Schreiben Sie an

Die Juristin



Lisa Ledererist Rechtsanwaltsanwärterin bei
Alix Frank Rechtsanwälte

Fußgänger*innen müssen laut StVO grundsätzlich auf Gehsteigen oder Gehwegen gehen und beim Betreten der Fahrbahn – dazu zählen auch Radfahranlagen – auf den übrigen Verkehr achten. Ist innerhalb von 25 Metern Entfernung ein Schutzweg ("Zebrastreifen") vorhanden, müssen Fußgänger*innen diesen in der Regel benützen. Sie haben dort Vorrang, dürfen ihn aber nicht unmittelbar vor einem Fahrzeug und für dessen Lenker*in überraschend betreten.

Gibt es keinen Schutzweg, müssen sie die Fahrbahn auf geradem Weg überqueren und sich zuvor vergewissern, dass sie weder sich selbst noch andere Straßenbenützer*innen gefährden, niemanden behindern und die Straße mit Sicherheit noch vor dem Eintreffen von Fahrzeugen überqueren können.

All das gilt genauso für Radfahranlagen wie für Straßen mit Autoverkehr: Fußgänger*innen, die einen Schutzweg benützen oder erkennbar benützen wollen, haben Vorrang (auf den sie übrigens auch nicht verzichten können). Radfahrende müssen ihnen dort das ungehinderte und ungefährdete Queren ermöglichen und ihre Geschwindigkeit so wählen, dass sie gegebenenfalls rechtzeitig anhalten können. Gibt es hingegen keinen Schutzweg, haben Radfahrende Vorrang gegenüber Fußgänger*innen, die die Radfahranlage queren wollen.

▶ Die Verkehrspsychologin



Christine Chaloupka ist Verkehrspsychologin und Mitautorin eines Lehrbuchs

Wie in vielen Situationen kommt es hier auf die gegenseitige Wahrnehmung und die Kooperationsbereitschaft beider Seiten an. Dazu gehört auch, als Fußgänger*in die Reaktionszeit einzuberechnen, die eine radfahrende Person benötigt, um anhalten oder ausweichen zu können.

Die Mindestreaktionszeit, die vom Wahrnehmen bis zum eventuellen Handeln vergeht, beträgt eine Sekunde. Innerhalb dieser Zeit legt man schon mit 15 km/h vier bis fünf Meter zurück; geübte Radfahrer*innen sind meist schneller unterwegs, und Menschen auf E-Bikes erreichen 25 km/h, ohne dass man ihnen die Mühe ansieht. Mindestens fünf Meter brauchen Radfahrende also, um überhaupt handeln zu können; dann folgt noch der Bremsweg oder der Weg, der zum Ausweichen nötig ist.

Jedenfalls ratsam ist es, Blickkontakt aufzunehmen und zu signalisieren, dass man queren möchte. Mitunter ist das für herannahende Radler*innen nämlich gar nicht klar. Verringert die Person am Rad dann ihr Tempo oder ändert ihre Fahrlinie, ist das ein Zeichen, dass sie die gehende Person gesehen hat und ein Queren möglich ist. Manchmal ist es auch sinnvoll, ein paar Meter parallel zum Radweg weiterzugehen und zum Queren eine besser einsehbare Stelle zu wählen, sodass man selbst früher wahrgenommen wird.

▶ Der Radlobbyist



Roland Romano ist Sprecher der Radlobby Österreich

Die Radlobby setzt sich für gut erkennbare Abgrenzungen zwischen verschiedenen Verkehrsflächen mittels Farbgebung, taktilen Elementen und Mittelmarkierungen ein. Ebenso für gute Sichtverhältnisse, damit alle Beteiligten möglichst viel Zeit haben, zu reagieren.

Fußgänger*innen empfiehlt die Radlobby, Augenkontakt mit dem Gegenüber herzustellen, wenn sie einen Radweg queren wollen. Im besten Fall gelingt es den Beteiligten, sich über Blicke und Gesten so zu verständigen, dass beide mit Hilfe minimaler Anpassungen von Tempo und Wegstrecke die Querungsstelle sicher und (fast) verzögerungsfrei passieren können. Ist das nicht möglich, muss die zu Fuß gehende Person – wie in anderen Verkehrssituationen auch – eine passende Lücke im Verkehr abwarten.

Eine gute verkehrsplanerische Lösung sind standardisierte Kreuzungsdesigns wie die "Schützende Kreuzung", die in den Niederlanden Standard ist. Dank Schutzinseln und Flächen zwischen Fahrbahn und Radweg, auf denen Fußgänger*innen auf die Möglichkeit zum Queren warten können, hilft sie allen Menschen dabei, besser über Kreuzungen inklusive Radwege zu kommen. Nichtmotorisierte kommen so untereinander fast immer ohne besondere Verkehrsregelung aus.

oto: privat, Illustration: Markus Schuster

Produkte & Technik



TECHNIK-TIPP

Keine Angst vor E-Bikes

Pedelecs sind komplexer als ihre nichtmotorisierten Cousins und brauchen mehr Pflege. Was nicht heißt, dass man mit ihnen ständig in die Werkstatt muss – manches lässt sich auch einfach zuhause erledigen (natürlich bei ausgeschaltetem Akku).



Achraf Tlemsani ist Inhaber der Radwerkstatt "Chainge" in Wien-Landstraße

Anfänger*innen

Technische Laien können durch regelmäßige Sicherheitschecks Problemen vorbeugen. Alle Komponenten, die auch herkömmliche Fahrräder besitzen, werden genau so überprüft wie bei diesen. Ein ausreichender Reifendruck ist bei E-Bikes besonders wichtig, bei solchen mit Zulassung steht der optimale Druck im Fahrzeugschein.

Regelmäßiges Reinigen des Fahrrads hilft, übermäßigen Verschleiß zu verhindern. Rund um die Kabel sollte man dabei Vorsicht walten lassen. Besonders einfach ist die Reinigung mit einer Schaumbürste, wie es sie in Autowaschstationen (nicht Waschstraßen!) gibt. Auf Hochdruck- oder Dampfreiniger sollte man hingegen verzichten. Nach dem Reinigen sollten, wie bei jedem Fahrrad, die Kette und sich drehende Teile nachgefettet werden.

Problemen mit E-Bikes können auch Anfänger*innen mit Hilfe der Fehlercodes nachgehen, die im Handbuch des Fahrrads oder auf der Webseite des Herstellers zu finden sind. Auf Letzterer findet man auch Anmerkungen zu aktualisierter Software – installiert werden muss diese aber von Profis.

Fortgeschrittene

Wer bei einem herkömmlichen Fahrrad Kette, Bremsen und Gangschaltung selbst wartet, kann das auch bei einem Elektrofahrrad ganz wie gewohnt tun. Der Reifenwechsel hingegen kann hier ein wenig herausfordernder sein. Hat das E-Bike nämlich einen Nabenmotor, muss bei der Demontage des Laufrads auf den Kabelanschluss und die Drehmomentstütze geachtet werden. Die Kabel besitzen jedoch eine Steckverbindung nahe der Achse, deren Stecker nach Form und Farbe getrennt und daher leicht zuzuordnen sind.

Wer den Mantel tauschen will, muss darauf achten, ein spezielles Modell für E-Bikes zu kaufen – die sind für Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h und für höhere Lasten ausgelegt als andere Mäntel und meist auch mit einem höheren Pannenschutz ausgestattet.

Profis

Technisch Versierte können auch an der Elektronik einiges selber machen. Mit einem Voltmeter können sie die Spannung zwischen den Polen des Akkupacks messen, um Auskunft über die Leistungsfähigkeit der Batterie zu erhalten. Ist die Spannung im entla-

denen Zustand niedriger als vom Hersteller angegeben, empfiehlt sich ein Umtausch. Die Kabel zwischen Steuercomputer, Akku und Motor können durch vorsichtiges Biegen überprüft und, falls sich dabei ein Kabelbruch ankündigt, getauscht werden.

Für manche erfahrene Schrauber*innen mag ein Anreiz bestehen, den Motor oder den Akku aufzuwerten oder gegen stärkere Modelle auszutauschen, die Software zu optimieren oder die Tempodrosselung auszuschalten. Davon ist aber schon aus technischen Gründen abzuraten: Fahrräder sind nicht dafür geeignet, höhere Leistungen auf die Straße zu übertragen. Eine Übermotorisierung überfordert Reifen, Speichen, Rahmen und Bremsen und erhöht die Unfallgefahr.

Umfassende Modifikationen über den Austausch von Verschleißteilen hinaus können außerdem dazu führen, dass die Versicherung im Fall des Falles nicht zahlt, und sind oft auch gesetzlich verboten.



Wie viel Geld wollen Sie ausgeben?

Nicht mehr als unbedingt nötig.

Wenn es gut passt, darf es was kosten. Müssen Sie das Rad in die U-Bahn mitnehmen können?

Nein

Ich will einen Essenslieferdienst oder einen mobi<mark>len</mark> Espressostand gründen.

Um meine Kinder in die Schule oder den Kindergarten zu bringen.

Wie viele?

1

Eines

Zwei oder

mehr

Wofür brauchen Sie das Rad in erster Linie?

Wie individuell

wollen Sie Ihr Rad

gestalten können?

Um Gegenstände zu transportieren.

KOMPAKT

Räder mit klappbaren Anbauteilen oder kompakter Bauform (2-Meter-Klasse), teilweise sogar faltbar. Beispiele: klassisches Bäckerrad, Tern GSD, Muli, Bicicapace Justlong und Pelican, Omnium Mini-Max

Gestalten? Bloß nicht! Ich will einfach draufsteigen und losfahren.

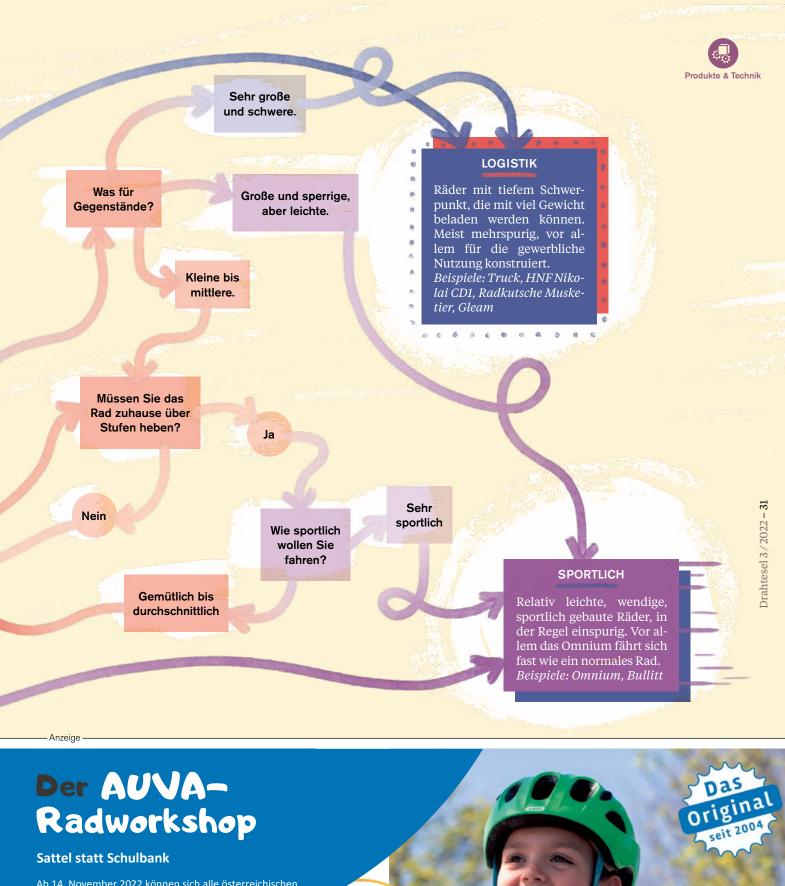
Ein bisschen Gestaltungsspielraum wäre schon gut.

ALLROUNDER

Bequem zu fahrende Räder, mit denen man Kinder und unterschiedlichste Lasten transportieren kann. Beispiele: Bakfiets, Babboe,

Beispiele: Bakfiets, Babboe, alle Long Tails (z.B. Yuba), Dreiräder (z.B. Christiania Bikes), Riese+Müller Load 60 Ich will es zu einem weltweit einzigartigen Gefährt ausbauen.

tration: Markus Schuster





Finanziert von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) & mehrerer LänderpartnerInnen. Ein Projekt der CAP-Kindersicherheit GmbH.

Denen ist nichts zu schwer

Besonders leicht und wendig, klappbar und gut zu verstauen, für Kinder und Jugendliche geeignet oder an ein herkömmliches Fahrrad montierbar: Sechs nicht ganz gewöhnliche neue Transporträder im Test.

Andreas Voit testet

Muli Motor ST

Das Muli ist ein E-Transportrad, dessen Besonderheit der faltbare Lastenkorb ist. Nach einer kurzen Einführung steige ich gleich beim Händler auf, um die 15 Kilometer den Wiener Neustädter Kanal entlang nach Hause zu radeln.

Auf den ersten Metern fahre ich etwas wackelig, aber nach einer überraschend kurzen Eingewöhnungsphase fühle ich mich sehr sicher. Sowohl auf Asphalt als auch auf Kopfsteinpflaster, Schotter und Feldwegen komme ich mit dem unbeladenen Muli gut zurecht.

Zu Hause angekommen, packe ich fünf 14-Kilo-Säcke Katzenstreu in den Lastenkorb, um das Rad mit seiner Maximallast zu testen. Fahren kann ich so noch, in den Kurven kämpfe ich aber mit dem Gleichgewicht. Der Motor erweist sich im Eco-Modus als leistungsstark. Nur auf Steigungen macht die automatische Gangschaltung Probleme, weshalb ich dort bald auf manuelle Bedienung wechsle.

Der Einbau der (nicht inkludierten) Kindersitze ist einfach; die Frage, wie sich die Fahrt mit Passagieren und für sie anfühlt, muss hier aus Mangel an Kindern leider unbeantwortet bleiben.



Eigengewicht

Schon nach wenigen Minuten kam Andreas Voit mit dem Muli gut zurecht.

Gut gefallen haben mir ...

... der zusammenfaltbare Korb und die gute Motorunterstützung.

Genervt hat mich, ...

... dass man das Muli heben muss, um den Ständer auszuklappen.

Ich würde das Rad kaufen, wenn ...

... ich wenig Platz hätte.

Andreas Voit testet

AddBike+

Mit dem AddBike+ kann man ein normales Fahrrad zu einem Transportrad umrüsten - eine spannende Idee. Es verfügt außerdem über eine Neigungsautomatik, die dafür sorgt, dass die Last immer gerade bleibt, und auch das Kurvenfahren erleichtern soll.

Zum Umrüsten baut man das Vorderrad aus und installiert an seiner Stelle das AddBike-System. Am Lenker werden die Bremsen und ein Schalter zur Konfiguration der Neigungsautomatik angebracht. Bei meinem Mountainbike gelingt das mit etwas Übung in rund 30 Minuten, bei Fahrrädern mit Kotflügeln und Lichtanlagen müssen allerdings auch diese abmontiert werden.

Beim Fahren ist die Neigungsautomatik sehr gewöhnungsbedürftig - die beiden Vorderreifen geben Stabilität, aber ich habe ständig das Gefühl, dass der Lenker auf eine Seite wegkippt, und denke darüber nach, den Test abzubrechen. Erst nach einer guten halben Stunde kann ich einigermaßen zügig geradeaus fahren.



add-bike.com

Das AddBike+ kann nur Lasten von

bis zu 35 Kilo transportieren. Ich teste

es einmal mit einem 15-Kilo-Sack Blu-

menerde und ein paar Tage später noch

einmal mit einer Hundedame, die al-

lerdings bei offener Abdeckung immer wieder aus dem Korb springt. Bei der

zweiten Tour komme ich mit dem Rad

schon wesentlich besser zurecht und

habe am Ende viel Spaß beim Fahren.

Gut gefallen hat mir ...

... die Idee, ein normales Rad flexibel in ein Lastenrad umwandeln zu können.

Für den Transport lebhafter

Hunde ist das AddBike

andere Vorzüge.

nicht ideal - dafür hat es

Genervt hat mich ...

... die lange Eingewöhnungsphase wegen dem Kippmechanismus.

Ich würde das Rad kaufen, wenn ...

... ich nur kleine Lasten zu transportieren hätte und keine Lust hätte, mir dafür extra ein neues Rad zu kaufen.

Gleam Escape Multi Use Bike







Mehr Lkw als Kleintransporter: Pia Knappitsch und ihr Partner brauchten eine Weile, um sich an das massive Gleam Escape zu gewöhnen.

Orahtesel 3 / 2022 – 33

120 kg

Mein Partner René und ich testen das Gleam Escape, ein massives, zweispuriges Transportrad, in der Familienversion Flexlife. Es zeichnet sich vor allem durch die einfache Handhabung der drei Aufbauvarianten aus - die "Kisten" werden einfach auf eine Schiene auf der Ladefläche geschoben. Außerdem sorgt eine Neigetechnologie dafür, dass die Last auch auf unebenem Untergrund ausgeglichen bleibt.

Wir nutzen das Rad, um zwölf hölzerne Terrassenstühle für unser Wohnprojekt in Kagran abzuholen und ins 15 Kilometer entfernte Sonnwendviertel zu bringen. Die Fahrt beginnt etwas holprig. Das Rad ist robust und daher schon unbeladen recht schwer, es fährt sich eher wie ein Lkw als wie ein Transporter. In den ersten engen Kurven muss ich stehenbleiben und zurückschieben, um den Radius zu meistern. Auch die riesige Ladefläche hinten verunsichert mich. Aber nach einer Viertelstunde habe ich mich eingewöhnt und weiß, dass die Ladefläche überall durchpasst, wo der Lenker durchpasst.

Den großen Transport traue ich mir trotzdem nicht zu: ich kann mir nicht vorstellen, mit einer 70-Kilo-Ladung an einer viel befahrenen Kreuzung schnell und sicher loszukommen. Also übernimmt René. Er ist größer und sportlicher als ich, aber das Anfahren mit Ladung ist auch für ihn kein Kinderspiel.

Auf der Rückfahrt zeigt das Gleam aber, wofür es gemacht ist: große Lasten über Wege jeder Art zu transportieren. Nachdem er sich an das Rad gewöhnt hat, sind Feldwege und Schotterstraßen für René dank des starken Motors und der Neigetechnologie ein Klacks, jedenfalls im Vergleich zu einspurigen oder starren zweispurigen Lastenrädern. Auch enge Radwege meistert er mit etwas Übung gut.

Gut gefallen haben mir ...

... das Fahrverhalten, sobald man den Dreh raus hat, und der einfache Wechsel von der Ladefläche zum Flexlife-Aufbau - den schafft man sogar alleine ganz ohne Fluchen.

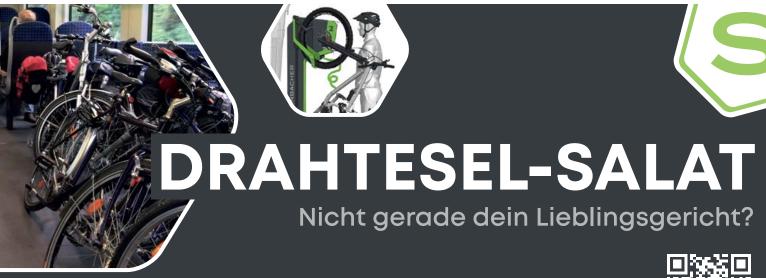
Genervt haben mich ...

... die Akkus, die lange nicht anspringen und dann erst mal sekundenlang anzeigen, sie seien nicht geladen.

Ich würde das Rad kaufen, wenn ...

ich regelmäßig Gegenstände zu transportieren hätte, vor allem, wenn ich dabei querfeldein fahren müsste.

Anzeige









Die praktischen Features und hochwertigen Komponenten des Tern begeisterten Heike Bestel.



Heike Bestel testet

Tern GSD R14

Beim Tern GSD handelt es sich um ein vielseitiges E-Lastenrad, das für die unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse eines Mehrpersonenhaushalts gebaut wurde, dafür aber sehr kompakt ist. Das getestete R14 ist das Premium-Modell der Serie. Seine Transportbox ("Storm Box") kann bis zu 50 Kilo tragen, der Gepäckträger ohne Box bis zu 100 Kilo.

Weil alle Kinder im Freundeskreis gerade urlauben, nimmt auf der gepolsterten Sitzbank der Transportbox ein 20-Kilo-Sack Blumenerde Platz. Er kommt sicher und trocken am Fahrtziel an und hat sich, soweit ich es beurteilen kann, in der Box wohlgefühlt.

Ich mich im Cockpit ebenso: Es kann variabel auf Fahrer*innen zwischen 1,50 und 1,95 Meter Körpergröße eingestellt werden, was bei Transporträdern nicht die Norm ist. Das Rad lässt sich außergewöhnlich bequem fahren, Stöße und Bodenwellen werden gut absorbiert. Sowohl mit als auch ohne Beladung gleitet es stabil wie ein Rad-SUV über verschiedene Untergründe.

Die elektronische Schaltung wird über einen Shifter am Cockpit bedient und hat ein praktisches Feature: Bleibe ich stehen, wird zum Weiterfahren automatisch ein leichter Gang eingelegt.

Auch praktisch: Wegen seiner geringen Länge von 1,76 Metern darf man das Rad in der U-Bahn mitnehmen. Dank massivem Mittelbauständer samt Einklappsicherung kann man es auch beladen umfallsicher abstellen. Und wo wenig Platz ist, kann das Cockpit eingeklappt und das Rad hochkant auf dem Gepäckträger geparkt werden.

Gut gefallen hat mir, ...

... dass sich das Rad mit und ohne Beladung ausgezeichnet fahren lässt.

Genervt hat mich ...

... nichts. Der hohe Preis lässt sich durch die hochwertigen Komponenten erklären.

Ich würde das Rad kaufen, wenn ...

... ich wenig Platz und viel Geld hätte.

Pia Knappitsch testet

Woom Now

Das Woom Now ist ein Transportrad light für Kinder und Jugendliche. Light deshalb, weil es statt einer Ladefläche oder Box eine am Steuerrohr befestigte, aufklappbare Plastikschale hat. Die Last wird mit zwei Gurten angeschnallt. Das Vorderrad ist etwas kleiner, damit die Last weiter unten sitzt und die Balance nicht beeinträchtigt.

Als meine Söhne, acht und zehn Jahre alt, das Rad zum ersten Mal sehen, sind sie hellauf begeistert. Vor allem Farbkombination und Ausstattung (Nabendynamo, Kettenschaltung mit Grip Shift, Drehgriffklingel) überzeugen sie.

Schnell fallen ihnen Dinge ein, die sie mit der Vorrichtung am Lenker transportieren würden. Ball, Sporttasche. Schwimmsachen. Die schwere Schultasche! Die da vorne statt am Rücken, das wäre eine echte Erleichterung. Normale Fahrradkörbe sind schwer beladen zu wackelig, für Kinder wird das auf engen Wiener Mehrzweckstreifen schnell gefährlich.

Die schweren Rucksäcke sind auch von Kinderhänden schnell befestigt. Weder das kleinere Vorderrad noch das Gewicht stört die Tester, sie schwärmen vom Fahrverhalten. Als wir später eine große Farbdose vom Baumarkt ho-



Ball, Schwimmsachen, Schultasche: Den Söhnen der Autorin fielen viele Dinge ein, die sie auf dem Woom Now mitnehmen könnten.

13kg

10kg

899€

len, fällt allerdings auf, dass sperrigere Gegenstände mit den Gurten nicht leicht zu befestigen sind. Wir müssen uns mit einer Obstkiste behelfen.

Gut gefallen hat uns, ...

... dass die Rucksäcke beim Lenken nicht stören.

Genervt hat uns ...

... nichts, aber zusätzliche Gurte oder höhere Seitenwände für die Ladefläche wären praktisch.

Wir würden das Rad kaufen, wenn ...

... es nicht so teuer wäre.



Gepäcknutzlast.

Preis -

Benjamin Spahn testet

GinkGo

Das Besondere am GinkGo? Es ist für ein Transportrad sehr leicht und fährt sich fast so sportlich wie ein Gravelbike. Ich habe es mir deshalb selbst gekauft.

Auf der ersten längeren Fahrt zu meiner 21 Kilometer entfernten Arbeit war etwas Eingewöhnung nötig, vor allem, weil sich das Gingko durch den langen Radstand recht behäbig verhält und ich somit früher als gewohnt in Kurven einlenken musste. Ab der Hälfte des Weges hatte ich das Gefühl, auf einem normalen Fahrrad zu sitzen.

Da das GinkGo keine Seitenwände hat, zurre ich die Ladung mit Spanngurten fest. Bei der ersten Fahrt hatte ich nur meinen Rucksack dabei. Bei der zweiten habe ich eine Kiste Wasser und eine große Sporttasche transportiert. Trotz der Spanngurte verrutschte die Ladung, seither liegt eine Anti-Rutschmatte auf meiner Ladefläche. Zwischen den Rahmen und die Platten der Ladefläche habe ich außerdem Schaumstoffstreifen gesteckt, weil das GinkGo sonst deutlich hörbar klappert.

Mittlerweile nutze ich das Rad regelmäßig für den Wocheneinkauf. Beladen mit zwei Kisten gläserner Mineralwasserflaschen, einem Sixpack Bier, je einer Großpackung Toiletten- und Küchenpapier, Milch und anderen Lebensmitteln für zwei Personen und einen Hund gerät es allerdings an seine Belastungsgrenze. Auch weil die Wasserkisten trotz Sicherung eine Eigendynamik entwickeln. Wegen des geringen Leergewichts des GinkGo merkt man außerdem stärker als bei anderen Transporträdern, wie es mit zunehmender Beladung immer träger wird.





Die Ladung, die Benjamin

15kg

70 kg

3.790€

ginkgo.bike

Spahn mit seinem GinkGo transportiert, ist nicht so süß wie die auf diesem Produktfoto - zufrieden mit seinem Kauf ist er trotzdem.

Gut gefallen haben mir ...

... das niedrige Leergewicht, das dynamische Fahrverhalten, die sportliche Optik und die vielen Möglichkeiten, das Rad individuell anzupassen.

Genervt hat mich ...

... das Klappern und dass die Bodenund die Frontplatte der Ladefläche separat erworben werden müssen.

Ich habe das Rad gekauft, weil ...

... ich ein sportliches Lastenrad wollte, mit dem ich auch fahren kann, wenn ich mal nichts transportieren will.









www.powunitv.com

ARGUS Fördernde Mitglieder

Fahrradshops

2Rad-Peter Vesecky 2Rad-Fachbetrieb seit 1919 Böcklinstraße 64 1020 Wien Tel · 01/728 93 11 2rad-pv@gmx.at



Sator Bike Shop

Neu- u. Gebrauchträder, Reparaturen Böcklinstraße 104 1020 Wien Tel.: 01/728 91 36 office@sator-bike.at sator-bike.at



majestic stylish retro bicycles Leopoldsgasse 21 1020 Wien Tel.: 0664/199 02 88 office@glanzrad.com



Verkauf und Werkstatt im Nordbahnviertel Krakauer Straße 25 1020 Wien Tel.: 01/212 48 36 office@wienrad.at wienrad.at



Dein Radspezialist am Praterstern Bruno-Marek-Allee 11 1020 Wien Tel.: 01/219 85 60 office@starbike.at starbike.at



SPORTHAUS RIH

Fahrradverkauf und -reparatur Praterstraße 48 1020 Wien Tel.: 01/214 51 80 sporthausrih@gmx.at radsport-rih.webnode.at



VELETAGE

Salon für Radkultur Praterstraße 13 1020 Wien Tel.: 01/212 49 11 salon@veletage.com veletage.com



huberista / CHHUBER bicycles GmbH

Christian Hube Erdbergstraße 22 1030 Wien Tel.: 0676/366 09 00



Werkstatt für Mikromobilität Fahrrad-, E-Bike- und E-Scooter

Lichtentaler Gasse 16-18 1090 Wien Tel.: 0660/133 31 00 werkstatt@chainge.at chainge.at



Radlobby ARGUS Shop

Verkauf-Werkstatt-Versicherungen-Customize Frankenberggasse 11

1040 Wien Tel.: 01/505 09 07 shop@argus.or.at argusshop.org



Stadtradler

Dein Hollandrad-Spezialist Karlsgasse 16 1040 Wien Tel.: 0664/340 15 68 stadtradler.at



Heavy Pedals

Lastenradtransport und -verkauf OG

Am Hundsturm 1 1050 Wien Tel.: 01/353 0 353 info@heavypedals.at heavypedals.at

Heavy Pedals

Cooperative Fahrrad

Fahrradverkauf und -werkstatt

Gumpendorfer Straße 111 1060 Wien Tel: 01 / 596 52 56 fahrrad.co.at



Ciclopia

Fahrrad + Werkstatt

Stiegengasse 20 1060 Wien Tel.: 01/586 76 33



Radpunkt-Clemens Plasser

von hier aus weiter Schmalzhofgasse 10 1060 Wien Tel.: 0660 / 159 33 99 office@radpunkt.at radpunkt.at



RADPLATZ

Fahrradgeschäft & Werkstatt Kaiserstraße 106 1070 Wien Tel.: 01/961 26 10 info@radplatz.at radplatz.at



CITYBIKER.AT

Lerchenfelder Straße 13 Tel.: 01/522 19 02 citvbiker.at

CITYBIKER.AT IG-Fahrrad Shop

Neu- und Gebrauchtradverkauf Werkstätte u. Verleih

Westbahnstraße 28 1070 Wien Tel.: 01/523 51 13 ig-fahrrad.at



Der Bergspezl GmbH

Dein Spezialist für Bike, Outdoor & Service

Stiftgasse 5 - 9 1070 Wien Tel.: 01/395 07 70 verkauf.wien7@bergspezl.at bergspezl.at



die stadtwerkstatt zertifizierte Fachwerkstatt

Skodagasse 1 1080 Wien Tel.: 0676/928 32 00 office@alpenrad.at alpenrad.at



Mistelbiker e.U.

Gerhard Döltl

Florianigasse 54/7 1080 Wien Tel.: 0680/12 76 183 office@mistelbiker.at mistelbikerat

MISTELBIKER

Enzovelo

Ing. Heinz Wipplinger Spittelauer Lände 11 1090 Wien Tel.: 01/310 05 45 enzovelo.at



MOUNTAINBIKER.AT

Stadtbahnbögen 145-150 Währinger Gürtel Ecke Sternwartestraße 1090 Wien Tel.: 01/470 71 86 mountainbiker.at

MOUNTAINBIKER.AT

Die Radstation

Verleih-Reparatur-Parken-Shop Am Hauptbahnhof 1 1100 Wien Tel.: 01/895 99 09-8800 office@dieradstation.cc dieradstation.cc



Service, Teile, Fahrradverkauf Meidlinger Hauptstraße 6 1120 Wien Tel.: 01/920 76 99 info@rdgbikes.at rdabikes.at



Hitec-Sports Ges.m.b.H

Erfolgreichster Simplon-Händler seit 2003

Rotenberggasse 6 1130 Wien Tel.: 01/879 60 06 office@hitec-sports.at hitec-sports.at



VERTICAL 2 Rad Helden

Spezialist für einspurige e-Fahrzeuge

Hadikgasse 192 1140 Wien Tel.: 01/929 66 90 team@2radhelden.at 2radhelden.at



Radlheim-Fünfhaus

Fahrrad.Werkstatt.Kollektiv Dingelstedtgasse 2/1 1150 Wien Tel.: 01/929 15 82 radlheim.org



popsykkel - kinder radeln

Fahrräder, Hänger, Sitze, Werk-

Reindorfgasse 9 1150 Wien Tel.: 01/996 98 53 mail@popsykkel.at popsykkel.at



Dopsykkel

Radshop.at

Gabor Magyar e.U. Neubaugürtel 31 1150 Wien Tel.: 01/98 222 39 info@radshop.at radshop.at



Mechaniker Brunner

sämtliche Reparaturen Degengasse 37 1160 Wien Tel.: 01 / 485 57 32 reparaturnetzwerk.at/wolfgang-

Mechaniker BRUNNER

das faltrad

Ottakringer Straße 71 1160 Wien Tel.: 0681/104 07 744 dasfaltrad.at



Fahrräder TRAPPL

Fahrradverkauf und Werkstatt Leystraße 75 1200 Wien Tel.: 01/330 06 96 fahrradtrappl.at

RAD & TAT

Verkauf, Reparatur, Service Fultonstraße 5-11/7/R1 1210 Wien Tel.: 0699 /10 69 28 61 radundtatwien.at technik@radundtatwien.at



CARGOBIKES.AT

change your ride Anton-Bosch-Gasse 15 1210 Wien Tel.: 0676 / 612 12 20 shop@cargobikes.at cargobikes.at

CARGOSIKES.AT

2rad-shop GERHARDT GmbH

Langobardenstraße 19 1220 Wien Wiedner Hauptstr. 55 1040 Wien Tel.: 01 / 282 51 44 office@2rad-shop.at 2rad-shop.at



Bike+More

Ihr Fahrradstore Verkauf und Service Agavenweg 21 1220 Wien

Tel.: 01/734 44 01 office@bikemore.at bikemore.at



e-Motion e-Bike+Dreirad Welt Wien

Dein e-Bike Experte in Wien Lemböckgasse 53-55 1230 Wien Tel.: 01/997 447 53 emotion-technologies.at dreirad-zentrum.at



Wienerwaldbiker.at

Friedrich Michael Wehrgasse 4 2340 Mödling Tel.: 02236/273 07 wienerwaldbiker.at



Bikeshop Kreuzer

E-Bikes, Road, Dirt, MTB, Downhill, Trekking Badnerstraße 49 2540 Bad Vöslau Tel.: 02252 / 707 16 bikeshop-kreuzer.at



Fahrräder und Nähmaschinen Dametzstraße 5 4020 Linz Tel.: 0732 / 777 276 office@brueckl.cc brueckl.cc



ZUM ROSTIGEN ESEL FAHRRADWERKSTATT & LASTENRÄDER

Museumstraße 22 4020 Linz Tel.: 0732 / 77 49 40 kontakt@rostigeresel.at rostigeresel.at



Rad & Sport Kiesl Gmbh

Beratung, Verkauf, Service Freistädter Straße 297 4040 Linz Tel.: 0732 / 750 450 radsport.kiesl@aon.at radsport-kiesl.at



BIKEREI e.U.

Gerhard Gruber Karl-Wurmb-Straße 8 4600 Wels Tel.: 07242 / 277 444 office@bikerei.eu bikerei.eu



CleverCycling

Van Raam Spezialfahrräder Tel.: 0664 / 819 35 48 r.jordan@3rad.cc 3rad.cc, vanraam.de



Reiseausrüstung

Steppenwolf

Alles für unterwegs Kirchengasse 34 1070 Wien Tel.: 01/523 40 55 steppenwolf.at



Radabstellanlangen

radparkplatz.at

Fahrradbügel-Verleih für Events Servitengasse 17 1090 Wien Tel.: 01/319 19 01 office@dieeventcompany.at

radparkplatz.at radparkplatz.at

CONNEXURBAN

Fahrradparker/ Überdachungen Tel.: 07613/8895 connexurban.at CONNEXURBAN

ORION Bausysteme GmbH

Waldstraße 2 D-64584 Riebesheim Tel.: +49 6258/5552-0 orion-bausysteme.de



ZIEGLER

Außenanlagen GmbH Betriebsstraße 13/Top 23 4844 Regau Tel.: 07672/958 95 ziegler-metall.at reetfurniture.at DIEGLER

Rasti GmbH

An der Mühle 21 D-49733 Haren Tel.: +49 5934/7035-0 rasti.eu



Radverleih

Pedal Power Vienna

rent a bike/city bike tours Bösendorferstraße 5 1010 Wien Tel.: 01/729 72 34 pedalpower.at



Hochschaubahn

Reparatur+Garage Prater 113 1020 Wien Tel./Fax: 01/729 58 88 radverleih-hochschaubahn.com



Die Radstation

Verleih-Reparatur-Parken-Shop Am Hauptbahnhof 1 1100 Wien Tel.: 01/895 99 09-8800 office@dieradstation.cc dieradstation.cc



Fahrrad Aschauer

Verleih, Verkauf, Reparatur Floridsdorfer Brücke/ Donauinsel (Parkplatz) 1210 Wien Tel.: 01/278 86 98 rad-verleih.at



Fahrradbotendienste

Hermes Fahrradbotendienst Zirkusgasse 36

1020 Wien Tel.: 01/317 68 69 hermes at



Heavy Pedals

LastenradbotInnendienst Am Hundsturm 1 1050 Wien Tel.: 01/353 0 353 DW 11 transport@heavypedals.at heavypedals.at

Heavy Pedals

Diverses

Die Radstation

Verleih-Reparatur-Parken-Shop Am Hauptbahnhof 1 1100 Wien Tel.: 01/895 99 09-8800 office@dieradstation.cc dieradstation.cc



CAP-Kindersicherheit GmbH

Radworkshops und Events Währinger Straße 200/2 1180 Wien Tel.: 0699/101 130 44 office@cap-kindersicherheit.info radworkshop.info



Triebl - Dein Schuhmacher

Reparaturspezialis: Gersthoferstraße 47 1180 Wien Tel: 01/478 43 44 office@dein-schuhmacher.at dein-schuhmacher.at



ADAMAH



Der BioHof Sonnenweg 11 2280 Glinzendorf Tel.: 02248/22 24 biohof@adamah.at adamah.at

JobRad Österreich GmbH

Die Experten fürs Firmenfahrrad Am Belvedere 10, Top 9 1100 Wien Tel.: 01/934 64 00 info@jobrad-oesterreich.at at.jobrad.org JOBRAD

ZIMMER FAHRRADTASCHEN

Schöne Fahrrad-Alltagstaschen Gottlieb-Daimler-Str. 14 68165 Mannheim Tel.: +49 621 489 279 63

mail@zimmer-taschen.de zimmer-fahrradtaschen de

Impressum

DRAHTESEL - Das österreichische Fahrradmagazin

39. Jahrgang / Heft 3

Erscheinungsdatum 1. September 2022

Medieninhaberin (Verlegerin) und Herausgeberin Radlobby ARGUS

DVR-Nr.: 0445495 ZVR-Zahl: 265962142

Sitz

Frankenberggasse 11 1040 Wien

Vorsitz

Andrzei Felczak andrzej.felczak@radlobby.at

Chefredaktion

Ruth Eisenreich chefredakteurin@drahtesel. or.at

Unter Mitarbeit von

Stefanie Bermesser Daniela Bernold Walter Bradler Klaus Brixler Andrzej Felczak Hannes Friedrich Wolfgang Graschopf Magdalena Jöchler Jan Killian Paul Kubalek Valerie Madeja Margit Palman Peter Provaznik Roland Romano Brigitte Schicho Heidi Schmitt Mario Sedlak

Andrea Siegl Kolumnen

Clara "Orca" Felis Ines Ingerle Reinhold Seitl

Vincent Will vincent-will.de

Art Direktion

Anna Hazod (karenziert) hazodschlagintweit.com Markus Schuster schusterjunge.at

Bildbearbeitung

Markus Schuster

Anzeigen

Hannes Friedrich hannes.friedrich@radlobby.at

Illustrationen

Daniela Bernold Miguel Ángel Camprubí miguelangelcamprubi.com (Autor*innenportraits) Markus Schuster

Kontakt

ARGUS-Fahrradbüro Frankenberggasse 11 1040 Wien Mo-Fr 14-19 Uhr, Sa 10-14 Uhr Tel.: 01/505 09 07 Fax DW: 19 service@argus.or.at radlobby.at/argus

Radlobby ARGUS

Wien – Büro Lichtenauerg. 4/1/1 1020 Wien Tel. & Mail siehe ARGUS-Fahrradbüro Mo-Fr 10-13 Uhr

Bankverbindung

IBAN

AT82 2011 1841 6099 1000 BIC GIBA ATWW XXX

Leserbriefe sind herzlich willkommen, allfällige Kürzungen können nicht ausgeschlossen werden. Zur Veröffentlichung ist die Angabe des vollen Namens und der Postleitzahl notwendig. Namentlich gekennzeichnete Artikel müssen nicht mit der Meinung der DRAHTESEL-Redaktion übereinstimmen.

Der **DRAHTESEL** ist

das Vereinsmagazin der Radlobby ARGUS und wird in Kooperation mit den Vereinen der Radlobby Österreich hergestellt.



Radlobby Österreich ist

Mitglied des Europäischen Radfahrverbandes ECF.

Druck

Ferdinand Berger & Söhne GmbH Die gesamte Produktion des DRAHTESEL wird nach dem österreichischen Umweltzeichen abgewickelt.



Das Österreichische Umweltzeichen für Druckerzeugnisse, UZ 24, UW 686, Ferdinand Berger & Söhne GmbH

ARGUS Shop

Beratung | Reparatur | Service





Vaude Regengamaschen in gelb oder schwarz für Radlobby-Mitglieder ab 22€



GinkGo cargo bike
Das leichteste Transportrad auf dem Markt,
wiegt so viel wie ein Trekking Fahrrad (15 kg).
Die offizielle Zuladung beträgt 70 kg, die Rahmen
werden in Schweden gebaut. Ein echtes Unikat.
Ab Oktober im ARGUS Shop erhältlich.

Lezyne Fahrradlichter für Radlobby-Mitglieder ab 17,90€



Radlobby ARGUS-Shop Frankenberggasse 11, 1040 Wien, Mo-Fr 14-19 Uhr, Sa 10-14 Uhr
Für mehr Informationen rund um die Radlobby ARGUS-Mitgliedschaft und Produkte rufen Sie uns an
(01/505 09 07) oder besuchen Sie uns in der Frankenberggasse. Wir informieren und beraten Sie gerne!
Bestellungen auch telefonisch, im Web oder per Mail. www.argusshop.org, shop@argus.or.at
Bildrechte bei den Herstellern. Alle Bilder sind Symbolfotos, Farbabweichungen möglich, alle Angaben zu Produkten
und Preisen vorbehaltlich Druck- bzw. Satzfehler, Angebote solange der Vorrat reicht. Alle Preise in Euro inkl. MwSt.

-oto: Sergey/stock.adobe.com, kovop58/stock.adobe.com

Tour & Reise



Radmitnahme? Leider nein

Fernbusse sind billig und erreichen auch Orte, an die keine Züge fahren. Leider gestaltet sich die Radmitnahme darin oft genauso schwierig wie die in der Bahn.



Wer nicht vorab die Beförderungsbedingungen studiert, kann bei vielen Busunternehmen unerfreuliche Überraschungen erleben.

TEXT: Antonia Tornow

er gern fremde Länder mit dem Fahrrad entdeckt, steht schnell vor der Frage: Wie bekomme ich mein Rad zum Ausgangspunkt der Tour, wie vom Ziel zurück nach Hause? Fernbusse sind meist kostengünstiger als der Zug, können kleinere, abgelegenere Orte erreichen und verkehren auch in Regionen, in denen das Zugnetz nicht gut ausgebaut ist.

Doch ähnlich wie Züge sind auch Fernbusse selten auf Radfahrende ausgelegt. Die European Cyclists' Federation (ECF) hat im vergangenen Jahr 61 europäische Fernbusunternehmen auf ihre Fahrradfreundlichkeit hin untersucht. 28 davon erlauben entweder gar keine Fahrräder an Bord oder stellten keine Informationen dazu zur Verfügung. 23 Unternehmen erlauben die Mitnahme von Fahrrädern nur unter bestimmten Bedingungen - meist, etwa bei den europaweit verkehrenden Eurolines, müssen die Räder zerlegt oder in eine Fahrradbox oder -tasche verpackt werden, was für Radreisende logistisch kaum machbar ist. Auch können die Fahrradplätze nicht immer im Voraus reserviert werden – oft erfahren die Fahrgäste erst vor der Abfahrt, ob es Platz für ihr Rad gibt oder nicht.

Nur bei zehn der 61 untersuchten Unternehmen ist es möglich, Plätze für nicht zerlegte Fahrräder ohne Box zu reservieren. Dazu gehören Europas größter Fernbusanbieter Flixbus, wo die Mitnahme neun Euro kostet (E-Bikes dürfen nicht mit), und einzelne Buslinien in Österreichs Nachbarländern.

In Kroatien können Fahrräder etwa bei ZET von Zagreb zum Naturpark Medvednica und bei Autotrans Rijeka von Rijeka zur Insel Brač mitgenommen werden. Das in ganz Italien verkehrende Unternehmen itabus erlaubt die Mitnahme von Fahrrädern bis zu einer Länge von 2,40 Metern und einem Gewicht von 25 Kilo, Radtickets werden online als "special luggage" gebucht.

Dass die Fahrradmitnahme in Bussen sich insgesamt so schwierig gestaltet, liegt unter anderem daran, dass sie nicht in den EU-Rechtsvorschriften für Fahrgastrechte im Busverkehr geregelt ist. Die Vorschriften für den Eisenbahnverkehr hingegen wurden kürzlich aktualisiert, hier sind jetzt mindestens vier Fahrradstellplätze pro Zug Pflicht.

Die ECF fordert daher gesetzliche Regelungen auch für den Busverkehr: Die EU sollte Busunternehmen dazu verpflichten, in jedem Bus eine Mindestanzahl von Radstellplätzen anzubieten, die Kosten für Fahrradtickets niedrig zu halten und ausführliche und präzise Informationen zur Fahrradmitnahme sowie eine Möglichkeit zur Onlinebuchung zur Verfügung zu stellen.

Dieser Text ist eine adaptierte und aktualisierte Version eines Artikels, den die Autorin 2021 im Auftrag der ECF recherchiert und geschrieben hat.

de.eurovelo.com/news/2021-08-26_transporting-bicycles-on-coachesinter-modality-mini-series-3-3



Über die Gipfel des Balkans

Eine Fahrradreise von Belgrad nach Tirana führt durch atemberaubende Nationalparks und garantiert Abenteuer und Gänsehaut-Momente.



Wald- und Wiesenwege führen über den Pass Qafë Vranicë von Montenegro nach Albanien

REISEBERICHT: Martin Blum

BOSNIEN

Belgrad

Višegrado

Višegrado

Višegrado

Višegrado

Višegrado

Valjevo

Valjevo

Valjevo

Kosovo

Nationalpark

Norden

Nationalpark

Norden

iele Menschen, die vor 1990 geboren wurden, haben ein dunkles Bild vom Balkan im Kopf. Die Kriege im ehemaligen Jugoslawien und die stalinistische Diktatur in Albanien haben es gefärbt. Eine Radtour von Belgrad nach Tirana bietet die Gelegenheit, abseits touristischer Küstenregionen ein wunderbares Stück Europa auf etwas mehr als 800 Kilometern neu zu entdecken.

Am Radweg an der Save im Zentrum Belgrads startet die Tour. Familien und Läufer*innen tummeln sich entlang des Flusses, ältere Leute sitzen auf Bänken und unterhalten sich. Auf dem Damm geht es Richtung Süden hinaus aus der Stadt. Die ersten beiden Tagesetappen führen auf Landstraßen durch kleinere Dörfer in die mittelgroßen Städte Valjevo und Užice, 100 und 170 Kilometer von Belgrad entfernt.

Die Landschaft hier ist hügelig und erinnert mich teilweise an die Südsteiermark. Statt Wein werden jedoch Brombeeren angebaut. Schöne Nebenstraßen entschädigen für zwei, drei

unangenehme Abschnitte mit viel Schwerverkehr. In Užice werden Straßen am Abend für Fußgänger*innen geöffnet, der Autoverkehr muss draußen bleiben. Kinder laufen mit Luftballons herum, Eltern kaufen an Ständen Süßigkeiten oder Maiskolben.

Nostalgie und Nervenkitzel

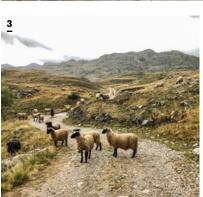
Weiter geht es nach Bosnien. Die Landschaft wird jetzt felsiger und bergiger. Eine Schmalspurbahn aus der k.u.k-Monarchie durchzieht neben der Straße das enge Tal. Auf den Gleisen verkehren heute Nostalgiezüge.

In Višegrad führt die Route über die Drinabrücke, die der Literaturnobelpreisträger Ivo Andrić im Roman "Die Brücke über die Drina" verewigt hat. Die anschließende Fahrt entlang der Drina gestaltet sich auf einer Länge von etwa 15 Kilometern abenteuerlich: Viele unbeleuchtete Straßentunnel bieten einen Nervenkitzel, auf den wir gerne verzichtet hätten. Zum Glück sind wenige Autos unterwegs.











Rund 50 Kilometer nach der Stadt Goražde tut sich am Fuß des Durmitor-Nationalparks an der Grenze zwischen Bosnien und Montenegro ein Wildwassergebiet auf. Hier gibt es am Fluss Tara Rafting-Angebote und kleine Hütten zum Übernachten – eine gute Gelegenheit für einen Rasttag.

Eine der tiefsten Schluchten der Welt

Eine der wohl schönsten in Europa möglichen Radfahrten beginnt ebenfalls hier: Es geht hinauf in den Durmitor-Nationalpark. 2.300 Höhenmeter und 80 Kilometer auf einer schmalen Asphaltstraße, die man sich ab und zu mit Schafen teilt, sind es bis in den nächsten größeren Ort Žabljak. Gute Fitness oder ein E-Bike sind hier erforderlich. Auf einer Seite fällt das Massiv steil zur Tara ab - eine der neben dem Grand Canyon tiefsten Schluchten weltweit. Auf der anderen Seite wechseln sich felsige Gipfel mit sanften Kuppen und weiten Ebenen ab. Ich hatte beim Hinaufradeln Gänsehaut.

Wer Schotterstrecken liebt, kann im Anschluss auf der Hochebene rund 50 Kilometer weiter in Richtung des Wintersportorts Kolašin radeln. Unendliche Weiden, stundenlang keine Menschen bis auf einen einzigen Hirten. Gröbere Pannen wären hier unangenehm: kein Telefonempfang. Wer den abenteuerlichen Abschnitt vermeiden möchte, kann stattdessen durch das Tal der Tara fahren.

Montenegro ist kleiner als Niederösterreich, und so erreichen wir bald die Grenze zu Albanien. Bei der Routenplanung habe ich zufällig einen mit dem

Rad über Forstwege befahrbaren Pass ins abgelegene Valbonatal entdeckt. Wer die grüne Grenze überqueren will, muss das einige Wochen davor anmelden und genehmigen lassen, sonst droht eine Verwaltungsstrafe. Kontrolliert werden wir allerdings nicht. Es geht über Furte, kleine Bachquerungen, stellenweise müssen wir schieben. Aber die Mühe lohnt sich: Grüne Wiesen und steile Bergflanken liegen vor uns, als erstes begegnen wir einem albanischen Bergbauern mit Kuhherde.

Albanien oder doch Thailand?

Vom Valbona-Tal geht es weiter zu einer nur per Boot über den langgezogenen Koman-Stausee erreichbaren Badestelle am Fluss Shala, die wegen ihres türkisblauen, an Lagunen erinnernden Wassers als Albaniens Thailand bezeichnet wird. Bevor es in einer langen Tagesetappe weiter nach Tirana geht, machen wir hier einen Tag Pause.

Um am Weg nach Tirana die Hauptstraße zu vermeiden und auf Nebenstraßen nicht gleich auf schlechtem Untergrund zu landen, nutzen wir weitestgehend den dort verlaufenden, aber nicht beschilderten oder sonstwie erkennbaren EuroVelo 8. Tirana ist dann ein wunderbarer Abschluss der Tour, eine pulsierende, junge Stadt, die uns ein Gefühl von Aufbruch und Transformation vermittelt.

Das düstere Bild, das ich jahrzehntelang vom Balkan hatte, hat sich auf dieser Radreise verflüchtigt. Mein neues Bild vom Balkan ist hell und bunt, es zeigt herzliche Menschen und wunderbare Landschaften.

Užice

Die serbische Stadt, ungefähr so groß wie St. Pölten, gehört abends den Fußgänger*innen.

Višegrad

Die Tour führt über die Drinabrücke, die der Autor Ivo Andrić literarisch verewigt hat.

Sinjajevina-Hochebene

Den Weg nach Kolašin müssen Radfahrende sich mit Schafen teilen.

Badestelle am Fluss Shala

Der für sein türkisblaues Wasser berühmte Strand ist nur per Boot erreichbar.

Lektüre zur Vorbereitung

Saša Stanišić: Herkunft Franziska Tschinderle: Unterwegs in Albanien

Anreise

Wer abends im saisonalen Regiojet-Nachtzug von Bratislava nach Zagreb losfährt, erreicht am nächsten Tag Belgrad. Über die kroatisch-serbische Grenze zwischen Vinkovci und Šid fährt kein Zug, die flachen 40 Kilometer eignen sich aber für eine Radfahrt.

Rückreise

Vom albanischen Hafen Durrës mit der Fähre nach Ancona in Italien und von dort mit Zügen weiter. Auch hier sind eine Nacht und der darauffolgende Tag einzuplanen.

Routenplanung

Radreiseführer für die Region gibt es noch nicht. Eine gründliche Internet-Recherche hilft bei der Planung. In Online-Radtourenplanern lassen sich definierte Routen wie der Save-Radweg oder der EuroVelo einblenden. Auch wenn nur ein kleiner Teil der Strecke darauf liegt, sind sie gute Anhaltspunkte. Google Streetview hilft, einen Eindruck der Straßenverhältnisse zu bekommen.

Der Autor

ist Radverkehrsbeauftragter der Stadt Wien.



Die In Velo Veritas feiert Geburtstag: Zum zehnten Mal ging es im Juni auf alten Rennrädern durchs Weinviertel. Unsere Autorin war von Anfang an mit dabei – und ist auch diesmal wieder die 210-Kilometer-Langstrecke gefahren.



alle technischen Neuerungen der letzten 45
Jahre sind verboten oder verpönt.

REPORTAGE: Barbara Ottawa

urnsaal, oder? Das ist die zweithäufigste Frage, die mir am Vorabend der diesjährigen Jubiläumsausgabe der In Velo Veritas (IVV) gestellt wird. Auch bei meiner achten Teilnahme habe ich mich entschieden, um ein paar Euro auf einer Matte in einer Schule zu übernachten. Denn viel Schlaf bekommt man als Langstreckenfahrer*in bei der jährlichen Ausfahrt auf alten Rennrädern sowieso nicht: Start für die "epische" Strecke über 210 km ist um sechs Uhr früh.

Ab 5.30 Uhr trudeln die rund 100 "üblichen Verdächtigen" für die Langdistanz ein, manche von ihnen sind aus Deutschland oder der Schweiz angereist. Beim Kaffeehäuschen gibt es Kipferl und Semmeln. Mit dem letzten Bissen noch im Mund geht es los, raus aus dem diesjährigen Startort Wolkersdorf und ab auf die Feldwege und hügeligen Straßen des Weinviertels.

Auf allen drei Strecken (70, 140 und 210 km) starten mittlerweile insgesamt mehr als 800 Teilnehmer*innen. Aber Horst Watzl, einer der geistigen Väter der IVV, sagt: "Zahlen sind uns nicht wichtig. Wichtig ist, dass wir das für alle gut hinkriegen."

Gemeinsam mit Michl Mellauner und Martin Friedl hatte Watzl vor gut einem Jahrzehnt die Idee, eine klassische Stahlrahmen-Ausfahrt in die Nähe von Wien zu bringen. "Aufs Weinviertel sind wir gekommen, weil wir da oft und lang gefahren sind. Die Kellergassen sind einzigartig, und es verbergen sich dort noch immer Kleinodien", sagt er.

Fast wie in der Toskana

2012 drehten die drei ein erstes Proberündchen mit ein paar Freund*innen. Schon im Jahr darauf gab es mehrere Strecken zur Auswahl, und seit damals ist die Ausfahrt - "es ist kein Rennen", betonen alle drei Veranstalter – ein Fixpunkt am Kalender all jener Radbegeisterten, die gerne auf alten Rennrädern in hügeligen Landschaften langsam, aber stetig Höhenmeter sammeln und ausgedehntere Essenspausen machen wollen. An diesem Sonntag im Weinviertel schalten auch jene, die den Rest des Jahres auf Geschwindigkeit und sonstige Leistungsparameter schauen, einen Gang runter und genießen die Waldabschnitte, Kellergassen und Schotterpassagen.

Ich liebe es, zu sehen, wie sich hunderte 24-Millimeter-Spuren durch die mehr oder weniger weißen Schotterstraßen des Weinviertels ziehen. Die "strade bianchi", also die "weißen Straßen", Wege mit feinem, hellen Schotter, sind eines der Merkmale der Eroica. An dieses wohl berühmteste klassische Radevent wurde die IVV angelehnt. Aber im Weinviertel sind die Anstiege weniger steil, der Schotter weniger tückisch und das Wetter im Juni meist gnädiger als das in der Toskana Anfang Oktober.

Die Frauen und der Stahl

Die Frage, die mir beim gemütlichen Beisammensitzen am Vorabend auch heuer wieder am häufigsten gestellt wird: Du fährst ohnehin wieder die lange Strecke? Denn vielen bin ich als eine der wenigen Frauen auf den 210 km in Erinnerung geblieben. Bei meiner ersten IVV 2013 haben mir die 70 km auf Schotter und Kopfsteinpflaster völlig gereicht. Als ich 2015 erstmals die "epische" Strecke gefahren bin, war ich die einzige Frau. Einige Jahre später waren wir zu sechst, heuer wieder nur zu zweit. "Da ist Luft nach oben," sagt Horst Watzl und bittet mich - wie jedes Jahr - mehr Frauen zum Mitfahren zu überreden. Die meisten entscheiden sich aber für eine kürzere Etappe.

Für viele Fahrer*innen ist die IVV-Teilnahme eine Frage der Ausstattung: Alle technischen Neuerungen auf Fahrrädern seit den späten 70ern sind verboten oder verpönt. Also keine Klickpedale, keine elektrische Schaltung, die Schalthebel sind am Unterrohr befestigt. Viele Teilnehmer*innen tragen Wolltrikots und statt einem modernen Helm eine alte Sturzkappe aus kaum gepolsterten Lederstreifen. All das

kann man mittlerweile über das IVV-Netzwerk ausborgen oder beim Flohmarkt am Vortag der Ausfahrt erstehen.

Um den Verlauf der nächsten IVV festzulegen, fahren die Organisatoren jedes Frühjahr mit Freund*innen neue Strecken im Weinviertel ab, manchmal auch durch das ehemalige Niemandsland am Eisernen Vorhang nach Tschechien. Gesucht werden landschaftlich schöne, wenig befahrene Straßen und Feldwege. Ob Radfahrinfrastruktur vorhanden ist, sei egal, sagt Mellauner. Wichtig sei, dass die Streckenlängen passen und vor allem, dass "Laben", also Raststationen oder Gasthäuser, angefahren werden, die bis zu 800 Leute versorgen können. Ein paar Wochen vor der Veranstaltung werden die Strecken nochmals getestet, wenige Tage vorher ausgeschildert und markiert.

Aufgeben ist keine Schande

Dank dieser verlässlichen Organisation kann man sich als Teilnehmer*in auf das Fahrvergnügen, die Landschaft und die Gespräche mit Gleichgesinnten konzentrieren. In diesem Jahr zum Beispiel auf die wunderbare Aussicht von der Labe bei der Windmühle in Retz.

Weil Geschwindigkeit egal ist, bietet die Ausfahrt im Weinviertel die perfekte Gelegenheit, seine eigenen Grenzen auszutesten. Abbrechen oder vom Besenwagen abholen lassen sind auch keine Schande. Auf den letzten Kilometern überlege ich dieses Jahr mehrmals, abzubrechen: die große Hitze, die starken Steigungen. Aber dann fahre ich doch weiter und komme irgendwann zwischen 18 und 19 Uhr, wie immer als eine der letzten, ins Ziel. Dort erwarten mich auch heuer wieder die "epischen" Mitstreiter schon bei einem Bier.







Steigungen und holprige Bodenbeläge gehören zur IVV dazu – der Reiz der Landschaft entschädigt die Fahrer*innen dafür.

Unten: Die Autorin bei ihrer fünften IVV im Jahr 2017.

Die nächste In Velo Veritas findet am 17./18. Juni 2023 in Mistelbach statt.

inveloveritas.at



Forum



Zu: Ein kleiner Schritt in die richtige Richtung, DE 2/22

Danke für die wieder einmal schön zusammengestellte Ausgabe. Ich kann mir aber nicht verkneifen, den Kommentar zum Nebeneinanderfahren im Artikel zur neuen StVO zu kritisieren. Ihr schreibt: "Eine Regelung, an der es nichts zu kritisieren gibt". Dem möchte ich widersprechen. Es ist, wie so viele unserer Regeln, unnötig kompliziert. Ich vermute, viele werden sie nicht richtig anwenden, es kommt zu vermeidbaren Auseinandersetzungen, vielleicht dann auch zur Rücknahme der Regelung.

Einfach wäre, Nebeneinanderfahren grundsätzlich zu gestatten. Das Behindern des Verkehrsflusses, um das sich die Gegner scheinbar so sorgen, bleibt ja weiterhin nicht gestattet.

In Großbritannien ist das Nebeneinanderfahren schon immer erlaubt und neuerdings sogar in manchen Situationen empfohlen. Mir ist weder bekannt, dass da der Verkehr mittlerweile zusammengebrochen wäre, noch ist Großbritannien bekannt dafür, von linken Hippies regiert zu werden oder besonders fahrradfreundlich zu sein. Gerhard Weiß, Hadersdorf

Zu: Was heißt eigentlich ... Gehund Radweg, DE 2/22

Wenn Radfahrer durch ein rundes Schild gezwungen werden, einen Gehund Radweg zu benützen, der keine getrennten Bereiche hat, sind die Fußgeher nicht verpflichtet, den Radfahrern Platz zu machen? Das kann doch nicht wahr sein! Das wäre ja eine Straßensperre für Radfahrer! Eine derartige Regelung ist absolut abzulehnen!! Bitte schärfstens aktiv werden!!

Josef Ruffer, 2344 Maria Enzersdorf

Antwort der Redaktion:

Laut StVO haben sich Radfahrende auf Geh- und Radwegen so zu verhalten, dass Fußgänger*innen "nicht gefährdet werden." Diese Regelung dient dem Schutz der Fußgänger*innen und verpflichtet Radfahrende zur Rücksichtnahme. Eine Situation, in der FußJetzt DRAHTESEL abonnieren!

Www.drahtesel.or.at/abo

gänger*innen den Weg bewusst und dauerhaft blockieren, ist zwar rechtlich möglich, der Radlobby ist jedoch kein Fall bekannt, in dem das passiert wäre. Die Radlobby setzt sich für voneinander getrennte Wege für den Fuß- und den Radverkehr ein.

Die Redaktion freut sich über Diskussionsbeiträge und Leserbriefe. Bitte senden Sie uns Ihren Text unter Bekanntgabe Ihres Namens und der Postleitzahl an leserbrief@drahtesel.or.at Allfällige Kürzungen können nicht ausgeschlossen werden.



Reinhold Seitl ist Mediendesigner und Journalist in Wien.



Der Zustand der Welt ist auf vielen Ebenen mörderisch: Krieg, Flüchtlingsbewegungen, prekäre Arbeitsverhältnisse, die medizinische Versorgungslage der Dritten Welt, die globale klimatische Entwicklung. Gesteuert wird diese Welt von Großindustrie, Welthandel und Finanzwirtschaft, und da agieren zum größten Teil Männer, denen ihre Problemzonen zwischen den Ohren und zwischen den Beinen Vernunft und Verantwortung zusammenschrumpfen lassen.

Männliche, imperiale Vorstellungen von großen, weltrettenden Ideen werden die Probleme nicht lösen. Aber dem herrschaftlichen Gehabe erwächst Konkurrenz durch sprießende neue Denkweisen, die versuchen, der globalen Komplexität gerecht zu werden. Alt gegen neu: dort die Affenhorde mit einem breitbrüstigen Alpha-Mann, hier die kooperierende, arbeitsteilige Gemeinschaft, in der Entscheidungen oft mühsam ausverhandelt werden.

Damit sich tragfähige Ideen für eine gemeinschaftliche Zukunft herausbilden, ist eine neue Art zu denken nötig. Unsere Überflussgesellschaften folgen dem Prinzip der Verschwendung und Ausbeutung. Das ist lebensfeindlich und gibt dem Dasein keinen Sinn. Anscheinend müssen wir den Sinn des Lebens wieder entdecken. Philosophisch gesprochen liegt er in der immer wiederkehrenden Geburt des Neuen.

Im Kleinen praktisch erfahrbar ist diese Art des Denkens zum Beispiel auf einer längeren Radreise, am besten mit Kindern. Genaue Pläne, wann wo wie viele Kilometer zurückzulegen sind, funktionieren nicht. Jeder Tag ist ein neuer Tag mit neuen Herausforderungen und spannenden Erfahrungen. Was wichtig ist, bestimmen viele Kleinigkeiten des Alltags. Abends umfängt einen das Gefühl, eine erfüllte Zeit zu erleben. Und morgen geht die Reise weiter. Die gefahrenen Kilometer liegen hinter uns, die künftigen werden andere sein.

Termine

Radlobby Jour Fixes & Arbeitstreffen

Viele lokale Radlobby-Gruppen laden zu offenen Arbeitstreffen und Jour Fixes ein und freuen sich über neue Rad-Aktive. Das nächste Treffen in Wien findet am 6. Oktober im Amerlinghaus statt. Alle Termine:

Vintage Tour Wachau

So. 11. September, 10.30 Uhr Römerhalle, 3512 Mautern Historische Fahrräder bis Baujahr 1990 sind bei der Tour ohne Zeitnehmung durch das Kremstal und das Kamptal im Weltkulturerbe Wachau willkommen. Zur Wahl stehen 65 oder 89 Kilometer mit 620 oder 1.100 Höhenmetern. vintage-tour.at

Critical Mass

Fr., 16. September, 17.00 Uhr Schwarzenbergplatz, 1030 Wien Die Critical Mass, die Radausfahrt für eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums, findet in Wien jeden dritten Freitag im Monat statt. Auch in Graz, Innsbruck, Linz, Klagenfurt und Salzburg wird geradelt. Alle Termine österreichweit: criticalmass.at

OÖ SternRADLn zur Linzer Rad-Parade

Sa., 17. September

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche veranstaltet die Radlobby OÖ zum neunten Mal eine Sternradfahrt zum Linzer Hauptplatz, wo dann um 11 Uhr die Linzer Radparade startet. Heuer werden Teilnehmer*innen aus über 50 Gemeinden erwartet. Das letzte Stück wird ab Steyregg, Leonding, Puchenau, Gallneukirchen, Bad Leonfelden, Zwettl an der Rodl und Hellmonsödt gemeinsam auf den Hauptfahrbahnen zum Linzer Hauptplatz geradelt. Alle Infos und Startzeiten: radlobby.at/sternradln

Kidical Mass

Sa., September

Mit bunten Fahrraddemos macht die Kidical Mass in Kooperation mit der Radlobby und anderen Partner*innen österreichweit auf ihre Forderung nach einem sicheren Verkehrsumfeld für Kinder aufmerksam. Auch im September wieder. Alle Orte und Termine:

www.kidicalmass.at

Fancy Women Bike Ride

So., 18. September, 15.30 Uhr Maria-Theresien-Platz, 1010 Wien

Im Jahr 2013 fand in der türkischen Stadt Izmir der erste Fancy Women Bike Ride statt. Frauen schmücken dabei ihre Fahrräder, um im Straßenverkehr sichtbarer zu werden. Im Jahr 2021 nahmen bereits 80 Städte in der Türkei sowie 150 Städte in 30 weiteren Ländern teil. Wien ist heuer erstmals bei der Ausfahrt mit dabei.

Radreparaturkurse

Mo., 19. September, 17 Uhr Lenkerbande, Emilie-Flöge-Weg 4. 1100 Wien

Gemeinsam mit der Lenkerbande veranstaltet die Radlobby Wien Fahrrad-Reparaturkurse für Einsteiger*innen und Fortgeschrittene. Alle Infos und weitere Termine: radlobbyat/reparaturkurse

adiobby.at/ reparaturkurs

Radeln for Future

Fr., 7. Oktober, 17 Uhr Votivpark, 1090 Wien

Regelmäßig am ersten Freitag im Monat findet Radeln for Future statt. Im August waren mehr als 300 Radler*innen am Gürtel unterwegs: für sichere Radwege in Wien, um damit einen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz zu leisten.

radeInforfuture.wordpress.com

Termine vorbehaltlich eventueller Änderungen aufgrund der Covid-19-Situation – bitte online abklären.





Twist x Keego 600

Das Trinkset des Wiener Startups Keego enthält eine quetschbare Titanflasche und eine dazupassende magnetische Flaschenhalterung von Fidlock.

Gesehen online um 59,99 Euro www.keego.at



Vello Gepäckträger

Mit dem abnehmbaren Front- und dem faltbaren Heckgepäckträger lassen sich insgesamt bis zu 30kg transportieren. Mit dabei ist ein neuer Trägerblock, auf den viele Fahrradtaschen passen.

Gesehen im

Vello-Fachhandel

Frontgepäckträger 99 Euro Heckgepäckträger 189 Euro vello,bike



Kleidung von Trikoterie

Die Trikots des kleinen Wiener Labels Trikoterie (im Bild das Modell "Wasp") werden von verschiedenen Künstler*innen gestaltet und aus hochwertigem und zu 100 Prozent recyceltem Basismaterial hergestellt.

Gesehen bei **Trikoterie** Stumpergasse 50 1060 Wien

um 119 Euro trikoterie.at

Das **DRAHTESEL** Schaufenster











Raincombi Overall Parka

Der Overall Parka ist wasserdicht und atmungsaktiv. Er ist leicht, lässt sich platzsparend in der integrierten Tasche verstauen und hat einen bewegungsoptimierten Schnitt sowie durchdachte Details wie Reflexstreifen. Kapuze, Taille und Beinbreite lassen sich individuell justieren.

Gesehen online ab 269 Euro raincombi.at



bikeline Alpe-Adria-Rad-

Das Radtourenbuch enthält genaue Beschreibungen der 403 Kilometer langen Strecke von Salzburg bis nach Grado an der Adria, kulturelle und touristische Hinweise und ein umfangreiches Übernachtungsverzeichnis. 53 Karten im Maßstab 1:50.000 und zehn detaillierte Ortspläne sowie ein herunterladbarer GPS-Track erleichtern die Orientierung.

Gesehen im **Argus Shop** Frankenbergg. 11 1040 Wien um 15,90 Euro esterbauer.com



Abus Stormchaser

Dieser Helm wiegt in Größe S nur 200 Gramm und bietet sieben Lufteinlässe, 16 Luftauslässe sowie hohe Sichtbarkeit durch leuchtstarke Reflektoren. Laut Herstellerangaben ist er auch für Zopfträger*innen gut geeignet.

Gesehen bei Cooperative Fahrrad Gumpendorfer Str.111 1060 Wien um 149,95 Euro abus.com

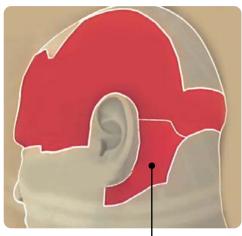








Kopf-/Helmanprallpunkte



Vom Halbschalenhelm nicht geschützt

ERWEITERTER SCHUTZBEREICH

www.casco-helme.de



Mega-Radweg-Offensive: 7 km Radhighway von der City bis in die Donaustadt. Im Jahr 2022 über 44 Projekte & 20 Mio. Euro fürs Wiener Radverkehrsnetz. Alle Projekte und Infos auf fahrradwien.at #radliebewien



