

Baustellen

Warum der Radverkehr so oft vergessen wird

Seite 22

Radmuseum Retz

Wie ein Automechaniker zum Fahrradfan wurde

Seite 30

Warm durch den Winter

Handschuhe für ganz Verfrorene

Seite 36

Gletscher und Geröll

Mit dem Mountainbike um den Ortler

Seite 40

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin

Pb.b. Verlagspostamt 1040 Wien – Zlgnr.: 02Z033821M

Das Radfahren ist für alle da

Für Menschen mit Behinderung bedeutet das Radeln Freiheit und Unabhängigkeit. Aber unsere Verkehrsplanung macht es ihnen schwer.



ARGUS

radlobby



ENTGELTICHE EINSCHALTUNG

JETZT MITRADELN & GEWINNEN!

Auch im Winter lädt die beliebte Fahrrad-Aktion dazu ein, sich auf's Rad zu schwingen.

Viele alltägliche Wege sind kürzer als fünf Kilometer – eine ideale Distanz für das Fahrrad.

Anmelden, Kilometer sammeln und mit etwas Glück einen von vielen Preisen gewinnen.

Auf www.radelt.at oder in der Österreich radelt-App.

Die Aktion „Österreich radelt“ wird vom Bundesministerium für Klimaschutz und allen Bundesländern getragen. Impressum: www.radelt.at

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



Liebe Leserin, lieber Leser! Editorial

„Menschen sind nicht behindert, sie werden behindert“: Ich kannte diesen Satz, aber noch selten hat sich seine Bedeutung für mich so klar erschlossen wie bei der Recherche zum Schwerpunkt dieses Hefts. Menschen mit Behinderung zu finden, die für uns darüber schreiben, was das Radfahren für sie bedeutet, war kein Problem. Menschen mit Behinderung zu finden, die das Fahrrad nicht nur in der Freizeit nutzen, sondern auch als Fortbewegungsmittel, erwies sich als viel schwieriger. Der Grund: Die Infrastruktur lässt es schlicht nicht zu.

Neben den persönlichen Erfahrungsberichten unserer Autor*innen Sebastian Gruber, Regina Jung, Jürgen Paier und Cornelia Scheuer lesen Sie in unserem Schwerpunkt auch einen Auszug aus einem Buch der Mobilitätsexpert*innen Melissa und Chris Bruntlett, die erklären, warum eine fahrradfreundliche Stadt auch eine gute Stadt für Menschen mit Behinderung ist. Und Andrzej Felczak beschreibt, warum Aufzüge in Bahnhöfen und U-Bahn-Stationen zwar für behinderte Menschen, aber trotzdem nicht immer in ihrem Sinne konzipiert sind.

Für das Ressort Infrastruktur hat unser Autor Philipp Schober recherchiert, warum bei Baustellen so oft auf den Radverkehr vergessen wird, was passieren muss, damit sich das ändert,

und was Sie und ich tun können, wenn wir mal wieder vor einem Bauzaun stehen, der uns sinngemäß sagt: Bitte lösen Sie sich hier in Luft auf.

Im Ressort Lebensstil nimmt Isabella Klebinger Sie mit auf eine Zeitreise durch die Fahrradgeschichte, im Reiseteil können Sie Stefanie Meier nach Südtirol begleiten.

Und ich habe ganz wider meine Natur den gesamten November über auf möglichst kaltes Wetter gehofft: In meinem Wohnzimmer lag ein Berg aus Winterhandschuhen, die ausprobiert werden wollten. Ich hatte diesen Test nicht ganz uneigennützig vorgeschlagen, meine Hände frieren schnell, seit Jahren suche ich nach wirklich warmen Winterhandschuhen. Wie es mir mit den Testhandschuhen ergangen ist, erfahren Sie im Ressort Produkte & Technik.

Viel Freude beim Lesen und gute Fahrt!



Ruth Eisenreich
Chefredakteurin

Autor*innen in diesem Heft



Steffen Arora ist Tirol-Korrespondent des STANDARD und begeisterter Radfahrer. Beruf und Hobby verbindet er in seiner wöchentlichen Kolumne „Tretlager“ auf derstandard.at und in seinem Bericht aus Schilda, äh, Innsbruck, auf S. 17 dieses Hefts.



Isabella Klebinger ist im Weinviertel aufgewachsen und weiß, wie autoabhängig es ist. Als sie im Sommer das Radmuseum in Retz besuchte, war sie deshalb so beeindruckt vom Engagement des Gründers und seines Teams, dass sie für uns gleich nochmal hinfuhr (S. 30).



Stefanie Meier hat im Juli das Journalismus-Kolleg der Österreichischen Medienakademie abgeschlossen und aus dem Urlaub danach gleich eine Geschichte für uns mitgebracht. Es geht um eine Mountainbike-Tour – und um die Folgen der Klimakrise (S. 40).

Fotos: privat, Isabella Klebinger, Leonore Hood

Inhalt

Politik

- 8 Mehr als nur ein Hobby**
Vier behinderte Menschen über die Bedeutung des Radfahrens
- 12 Die barrierefreie Stadt**
Warum man in Delft auch im Rollstuhl gut vorankommt
- 14 Das Aufzugs-Problem**
Wenn die Radmitnahme schon am Bahnhof scheitert
- 16 Schiefer Blick auf den Straßenverkehr**
Ein Unfall in Berlin löst eine völlig verquere Debatte aus
- 17 Die „Bikecity“ und das Mountainbiken**
Warum ein Innsbrucker Trail nur eine Woche geöffnet blieb

Community

- 19 Kreative Ideen und konkrete Ansätze**
Schüler*innen diskutieren über die Mobilitätswende

Infrastruktur

- 21 Wolkersdorf**
Wie eine Gemeinde einen guten Kompromiss fand
- 22 Gestrandet an der Baustelle**
Warum auf Radfahrende so oft vergessen wird
- 24 Plus / Minus**
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand

Lebensstil

- 30 Wo alte Räder von der Decke hängen**
Ein Museum bietet eine Zeitreise durch die Fahrradgeschichte
- 32 Bücher**
Lesestoff für Velophile
- 33 Der Radschlag**
Expertinnen beantworten Fragen aus dem Fahrrad-Alltag

Produkte & Technik

- 36 Produkttest**
Auf der Suche nach wirklich warmen Winterhandschuhen

Tour & Reise

- 39 Die erste große Radtour**
Eine Planungshilfe in fünf Schritten
- 40 Rund um den Ortler**
Eine Mountainbike-Tour um den höchsten Berg Südtirols

Forum

- 44 Leserbrief**
- 45 Termine**



Cover
Das Radfahren ist für alle da
Ein Schwerpunkt zum
Radeln mit Behinderung

Kolumnen

- Cinemascope**
Marian Wilhelm über den Spielfilm „Mein Leben mit Amanda“
Seite 29
- Brief aus London**
Fabian Graber über Freiheit auf der falschen Straßenseite
Seite 29
- Technik-Tipp**
Petra Moser über die richtige Winterpflege für das Fahrrad
Seite 35
- Orcas Kettenbriefe**
Clara Felis über erschreckende Prognosen
Seite 44

Impressum: Seite 27

Cover Illustration:
Irma Tulek
©irma_zeichnet

Das Know-how ist da – nutzt es!

Leitartikel

In Österreich werden Radwege oft dort gebaut, wo Restflächen verfügbar sind, nicht dort, wo sie am meisten gebraucht werden. Oder es wird aus Geldgründen erst einmal ein Teilabschnitt errichtet, über eine eventuelle Weiterführung denkt man später nach.

Eine übergreifende Radverkehrsplanung gibt es nur selten, beim Bau von Straßen- oder Bahninfrastruktur wird daher der Radverkehr oft nicht mitgedacht. Im Nachhinein Radinfrastruktur zu errichten, ist meist sehr teuer oder gar nicht möglich.

Städte wie Wien werben gerne mit der Gesamtlänge ihrer Radverkehrsanlagen oder mit der Länge der im letzten Jahr neu gebauten Radwege.

Zwei Forschungsteams haben kürzlich unabhängig voneinander die Radinfrastruktur-Planung mit mathematischen Methoden analysiert und jeweils ein Planungswerkzeug entwickelt. Beide stellten fest, dass der Nutzen eines Radverkehrsnetzes primär von der Streckenführung abhängt und weniger von der Gesamtlänge.

Das Team um Christoph Steinacker von der TU Dresden und Marc Timme von den Lakeside Labs in Klagenfurt startete seine Berechnung mit einem vollständigen Radverkehrsnetz und entfernte dann sukzessive die Radstrecken mit dem geringsten Nutzen. So entstand eine Reihe möglicher Ausbaustufen für verschiedene Budgets. Veranschaulicht wurde die Methode anhand von Dresden und Hamburg.

Das Team des österreichischen Komplexitätsforschers Michael Szell, der an der IT-Universität Kopenhagen und am Complexity Science Hub Vienna arbeitet, stellte durch Netzwerkanalysen fest, dass beim Radwegebau eine kritische Schwelle überwunden werden muss. Erst wenn sie erreicht ist, wird das Netz funktional und das Fahrrad als Verkehrsmittel so attraktiv, dass die Nutzung rasch ansteigt.

Ein stückweiser, mehr oder weniger auf Zufall basierender Ausbau des Radnetzes, wie in Österreich üblich, ist schlechter wirksam – und kostet laut Szells Team zugleich mindestens drei Mal so viel wie eine Gesamtstrategie.

Der Witz daran: Methoden zur Netzplanung wie die jetzt vorgestellten sind nicht neu. Sie sind unter Fachleuten längst bekannt und auch in den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr (RVS) beschrieben.

Geld sparen durch gute Planung

Der konsequente Ausbau des Radverkehrsnetzes scheitert also nicht an fehlendem Know-how, sondern meist an der mangelnden Unterstützung durch die Politik.

Der Bund hat mit einem Radverkehrsbudget von 60 Millionen Euro für das Jahr 2022 und mit der radfreundlichen Novelle der StVO gute Rahmenbedingungen geschaffen. Für die Planung und Errichtung von Radverkehrsnetzen sind jedoch die Länder, Städte und Gemeinden zuständig.

Ihre Regierungen haben sich im April in einem Übereinkommen dazu bekannt, die Bedürfnisse des Radverkehrs in der Planung stärker zu berücksichtigen. Sie sollten jetzt eigene Radverkehrsplanungs-Teams auf- und ausbauen und mit ausreichend Geld und qualifiziertem Personal ausrüsten.

Die Länder müssen die Verantwortung für die Planung und Errichtung des überregionalen Radverkehrsnetzes übernehmen, so wie Wien, Kärnten und das Burgenland es schon getan haben. Zudem müssen sie die Gemeinden bei der Planung und Errichtung unterstützen, insbesondere bei gemeindeübergreifenden Verbindungen.

Mit einer guten, langfristig gedachten Planung können Länder und Gemeinden nicht nur mehr erreichen – sie sparen dabei sogar noch Geld.



Andrzej Felczak
Vorsitzender von
Radlobby ARGUS Wien
und Radlobby Österreich



„Dauerhaftes Filmen ist jedenfalls unzulässig“



Nach einem Unfall oder einem Konflikt im Straßenverkehr steht oft Aussage gegen Aussage. Die eigenen Fahrten zu filmen, könnte helfen – wäre da nicht der Datenschutz. Christian Bergauer, Professor für Datenschutzrecht an der Karl-Franzens-Universität Graz, erklärt, was erlaubt ist und was nicht.

DRAHTESEL Herr Bergauer, vor einiger Zeit hat sich die Rechtslage in Sachen Filmen im Straßenverkehr geändert. Was ist neu?
Christian Bergauer Der Verwaltungsgerichtshof hat 2016 festgehalten, dass nicht jede private Filmaufnahme im öffentlichen Raum von vornherein unzulässig ist, sondern es auf den Einzelfall ankommt. Im September hat nun das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) in einem bestimmten Einzelfall eine Aufnahme als zulässig erklärt. Ein Busfahrer hatte einen Autofahrer gefilmt, der ihn zu Notbremsungen gezwungen hatte. Er hat den Autofahrer

angezeigt und im Strafverfahren das zweiminütige Video als Beweismittel vorgelegt. Der Autofahrer brachte Beschwerde bei der Datenschutzbehörde ein, die Behörde und das BVwG gaben dem Busfahrer recht.

Unter welchen Bedingungen darf ich also mitfilmen?
 Im Wesentlichen müssen drei Vorgaben erfüllt sein. Erstens: Es ist ein berechtigtes Interesse vorhanden. Zweitens: Ohne Aufzeichnen von Bilddaten ist dieser Zweck nicht erreichbar, und die Aufzeichnung ist auf das nötigste Maß beschränkt. Drittens: Ihr berechtigtes Interesse überwiegt das Interesse Anderer, im öffentlichen Raum nicht gefilmt zu werden.

Was heißt das in der Praxis?
 Wenn Sie filmen, um eine potenzielle Unfallsituation zu dokumentieren, sind Sie bei den ersten beiden Punkten im grünen Bereich. Beim dritten hängt es davon ab, welche Maßnahmen Sie treffen, um eine über-

schießende Datenerhebung auszuschließen. Jedenfalls unverhältnismäßig ist das dauerhafte Filmen ohne Anlass. Sie dürfen nicht beim Losfahren auf Einschalten drücken und die ganze Fahrt aufnehmen.

Aber ich weiß ja nicht im Voraus, wann ich einen Unfall haben werde.
 Es gibt Kameras mit einem sogenannten Blackbox-Verfahren: die zeichnen kontinuierlich verschlüsselt auf, überschreiben die Aufnahmen aber alle paar Minuten, außer eine Notbremsung löst einen Crash-Sensor aus. Das ist vermutlich zulässig.

Viel häufiger als Unfälle sind Situationen, in denen man gefährdet wird. So etwas beweisen zu können – ist das ein berechtigtes Interesse?
 Ich wäre da vorsichtig: Verkehrsübertretungen zu verfolgen, ist Sache der Polizei, man darf sich nicht als Privatsheriff aufspielen. Aber im Einzelfall des Busfahrers hat das BVwG das als Grund akzeptiert. Ein anderer Punkt, der noch unklar ist: Es gibt im Datenschutzrecht umfangreiche Informationspflichten. Man muss alle Personen, die in den Erfassungsbereich der Kamera kommen könnten, informieren, dass man sie möglicherweise filmt.

Wie soll das gehen? Ich kann mich schlecht mit Megafon aufs Fahrrad setzen und ständig rufen: „ich filme“.
 Vielleicht ein Überziehleiberl, auf das Sie die Datenschutzerklärung schreiben? Also, Sie sehen: das ist ein wichtiges, aber noch ungeklärtes Praxisproblem.

Top

Neue Regeln für E-Scooter
 Die Stadt Wien will das Leih-Scooter-Chaos beenden. Ab Mai dürfen in den inneren Bezirken weniger Leih-E-Scooter unterwegs sein als bisher; die Roller dürfen nur noch auf eigens dafür vorgesehenen Flächen und in der Parkspur abgestellt werden; für illegal am Gehsteig abgestellte Scooter drohen den Betreibern Strafen.

Flop

Zögern beim Rechtsabbiegen
 Seit Oktober können die Behörden Radfahrenden an einzelnen Kreuzungen das Rechtsabbiegen bei Rot erlauben. Aber sie nutzen diese Möglichkeit kaum. Die Stadt Wien hat an gerade mal zehn ihrer 1.300 ampelregulierten Kreuzungen entsprechende Schilder aufhängen lassen, die Stadt Linz kündigte Schilder an 20 Kreuzungen an. Damit sind diese Städte schon Vorreiter: Überall sonst sind die Behörden noch zögerlicher.

191 Menschen

kamen laut Statistik Austria im ersten Halbjahr 2022 bei Verkehrsunfällen auf Österreichs Straßen ums Leben – ein deutlicher Anstieg im Vergleich zu den beiden Vorjahren. Die Zahl der Verletzten stieg ebenfalls stark. Im Vergleich zum Vor-Pandemie-Jahr 2019 gab es sowohl bei den Verletzten als auch bei den Getöteten einen minimalen Rückgang. Die Zahl der verunglückten (also verletzten oder getöteten) Radfahrer*innen hingegen erreichte einen neuen Höchststand: 4.847 Menschen verunglückten im ersten Halbjahr 2022 beim Radfahren, im ersten Halbjahr 2019 waren es „nur“ 3.352. Knapp ein Drittel der verunglückten Radfahrer*innen war auf einem E-Bike oder E-Scooter unterwegs.

Foto: N. Gosch

Illustration: Daniela Bernold

Blick in die Welt

FREIBURG

Doppelt klimafreundlich

In Freiburg im Breisgau entsteht derzeit Deutschlands erster Radweg mit Solardach. Der Stadt Freiburg zufolge soll die Überdachung 300 Meter lang werden und aus 912 lichtdurchlässigen Photovoltaik-Modulen bestehen. Die Anlage soll pro Jahr etwa 280.000 kWh Ökostrom aus Sonnenenergie produzieren, was laut der Stadt dem Jahres-Strombedarf von mehr als 180 Personen entspricht. Mit Hilfe des Pilotprojekts soll auch ein Standard-Tragesystem für Solarmodule entwickelt werden, das künftig auch an anderen Standorten eingesetzt werden kann.



ZÜRICH

Halbe halbe im Straßenverkehr

Was wäre, wenn die Hälfte jeder Straße für Radfahrende, Fußgänger*innen und E-Scooter-Fahrer*innen reserviert wäre? Wie könnte der Umbau zu einem solchen System funktionieren, wie würde sich unser Alltag dadurch verändern und wie viele CO₂-Emissionen könnten eingespart werden? Diese Fragen will die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich in den nächsten drei Jahren in ihrem Projekt „E-Bike-City“ erforschen. „Ich bin überzeugt: Je mehr wir über die Idee der E-Bike-City wissen, desto weniger radikal erscheint sie uns“, sagte der am Projekt beteiligte Verkehrsplanungsprofessor Kay Axhausen der Schweizer Konsument*innenzeitschrift „Beobachter“.

ebikecity.baug.ethz.ch

BRÜSSEL

Mehr Rad-Stellplätze in Wohngebäuden

In neuen Wohngebäuden in der EU mit mehr als drei Auto-Stellplätzen müssen künftig pro Wohneinheit auch zwei Fahrrad-Stellplätze gebaut werden. Das besagt eine Novelle der EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD), die im Dezember 2021 von der EU-Kommission vorgeschlagen wurde und der im Oktober auch die Mitgliedsstaaten zustimmten. Die Pflicht soll auch für existierende Gebäude gelten, allerdings mit Ausnahmen. Die European Cyclists' Federation (ECF) begrüßte in einer Stellungnahme die Entscheidung, kritisierte aber, dass die Ausnahmeregelungen für existierende Wohngebäude sowie die Vorschriften für andere Arten von Gebäuden zu schwammig formuliert seien.

ANSBACH

Falschparker fotografieren ist legal

Menschen in Deutschland dürfen der Polizei Fotos von illegal geparkten Autos schicken – das hat das Verwaltungsgericht in der bayerischen Stadt Ansbach entschieden. Es gab Anfang November der Klage zweier Männer gegen das bayerische Landesamt für Datenschutzaufsicht (LDA) statt. Die Männer hatten Falschparker angezeigt und der Polizei Fotos als Beweismittel geschickt; das LDA hatte sie dafür verwarnet und eine Gebühr von je 100 Euro verlangt. Als Reaktion auf die Klagen der beiden Männer kündigte das LDA schon im Juli an, die laufenden Verfahren ruhen zu lassen und keine neuen mehr anzustrengen. Das jetzt ergangene Gerichtsurteil ist noch nicht rechtskräftig.

MÜNCHEN

100.000 Menschen für ein Radgesetz

Innerhalb von knapp fünf Monaten haben rund 100.000 Menschen in Bayern einen Antrag auf ein Volksbegehren für ein Gesetz zur Förderung des Radverkehrs unterschrieben – vier Mal so viele, wie erforderlich sind. Das Bündnis Radentscheid Bayern hat die gesammelten Unterschriften im November an die Verwaltungen von rund 100 Städten und Gemeinden übergeben. Das bayerische Innenministerium entscheidet jetzt über die Zulassung und den Termin des geforderten Volksbegehrens, vermutlich wird es im Sommer 2023 stattfinden.

BERGAMO

25 Cent pro Fahrrad-Kilometer

Die italienische Stadt Bergamo belohnt ihre Bürger*innen seit Oktober finanziell, wenn sie mit dem Rad zur Arbeit oder zur Uni fahren. Pro gefahrenem Kilometer bekommen sie 25 Cent gutgeschrieben, die sie in örtlichen Geschäften einlösen können. Die Prämie ist auf zwei Euro pro Tag und 30 Euro pro Monat gedeckelt. Wer mitmachen will, muss ein Gerät an seinem Rad installieren und mit seinem Smartphone verbinden. „Die über die Fahrradnabe erfassten Daten und der Standortverlauf auf dem Smartphone müssen mit dem angegebenen Weg zur Arbeit oder Uni übereinstimmen“, erklärt ein Sprecher des Bürgermeisters in einem Beitrag des TV-Senders Arte. Nur dann würden die Prämien in die App geladen. Die ersten 500 Geräte seien sofort vergriffen gewesen.

Spaß, Freiheit und versteckte Therapie

Hunderttausende Menschen in Österreich leben mit einer Behinderung. Vielen von ihnen ist das Radfahren trotz oder gerade wegen ihrer Einschränkungen wichtig, eine breite Palette an Spezialrädern und Hilfsmitteln macht es möglich. Selbst blinde Menschen können Rad fahren – auf Tandems mit sehenden Personen.

Hier erzählen vier Menschen, wie sie trotz ihrer Beeinträchtigungen Rad fahren und was es für sie bedeutet. Was bei der Suche nach Autor*innen für diesen Schwerpunkt auffiel: Behinderte Menschen zu finden, die Rad fahren, ist leicht. Behinderte Menschen zu finden, die sich im Alltag mit dem Fahrrad fortbewegen, ist schwer. Der Grund, der dafür genannt wurde, war immer der gleiche: Die Infrastruktur erlaubt es nicht. Was behinderte Menschen beim Radfahren einschränkt, ist offensichtlich nicht ihr Körper – es ist unsere Stadt- und Verkehrsplanung.

TEXTE: Sebastian Gruber, Regina Jung, Jürgen Paier, Cornelia Scheuer



Menschen mit Behinderung in Österreich

819.700

Menschen in Österreich haben mittelschwere oder schwerwiegende Probleme mit der Beweglichkeit.

39.900

weitere sind auf einen Rollstuhl angewiesen.

53.000

Menschen in Österreich haben schwerwiegende Probleme beim Sehen.

59.500

Menschen in Österreich haben geistige Probleme oder Lernprobleme.

Quelle: Mikrozensus-Zusatzerhebung der Statistik Austria 2015 (befragt wurden Menschen ab 15 Jahren in Privathaushalten)

broschuerenservice.sozialministerium.at/Home/Download?publicationId=428



► Sebastian Gruber

30 Jahre, Bürokaufmann, Wien

Ich bin seit Geburt behindert. Verschiedene Tests und Untersuchungen haben in meinem ersten Lebensjahr gezeigt, dass ein Teil meines Kleinhirns zu klein ist. Das äußert sich in meinem Balancegefühl, meiner Sprache und in meiner allgemeinen motorischen Kontrolle. Die Ärzt*innen haben meinen Eltern gesagt, dass ihr Sohn nie gehen und sprechen wird.

Aber ich habe sehr viele Therapien gemacht, unter anderem Voltigieren und Delphintherapie. Mit sechs Jahren konnte ich mit einem Rollator gehen und habe meine ersten Sprechversuche gemacht. Seit meinem zehnten Lebensjahr kann ich vollständig gehen und sprechen.

Mit drei Rädern und Klickpedalen

Ich arbeite als Bürokaufmann bei der Allianz, habe einen DJ-Club mitgegründet und spiele Fußball in der

Behinderten-Nationalmannschaft (ich bin Tormann). Seit April 2020 bin ich Redakteur bei Andererseits. Das ist ein Onlinemedium, bei dem Menschen mit und ohne Behinderung gleichberechtigt zusammenarbeiten.

Auf dem Rad die Sorgen vergessen

Ich bin das erste Mal mit sechs Jahren am Rad gesessen. Das war ein Kinderrad mit Stützrädern. Mit elf habe ich mit meinem eigenen Behinderten-Dreirad Radfahren gelernt. Ich bin damit zu meiner Voltigiertherapie gefahren und später immer längere Strecken.

2019 habe ich mir ein gebrauchtes Rennrad der Marke „Wulforst“ gekauft. Mit drei statt zwei Reifen und mit Klickpedalen, wo man die Rennradschuhe einklippt, sieht mein Gefährt auf den ersten Blick ungewöhnlich aus. Die Hinterreifen sind parallel, dazwischen baumelt ein Gepäckträger mit Seitentaschen.

Mit einem normalen Rad würde ich das Gleichgewicht verlieren und um-



Sebastian Grubers (links oben) Ärzt*innen prophezeiten, er werde nie gehen und sprechen können. 29 Jahre später fährt er begeistert Rad. Auch Cornelia Scheuer, Regina Jung und Jürgen Paier (im Uhrzeigersinn) lieben das Radfahren – und wünschen sich eine bessere Infrastruktur.



fallen, aber vom Radfahren hält mich das nicht ab. Im Gegenteil: 36, 55, 68 oder auch einmal 120 Kilometer zeigen meine Einträge in der Sport-App Strava.

Am liebsten fahre ich die langgestreckte Donauinsel entlang oder nach Orth an der Donau. Dort ist der Radweg breit, und es sind meist nur wenige Leute unterwegs. Sogar nach Tulln oder Krems fahre ich sowie auf viele Berge. Seit 2021 fahre ich das ganze Jahr durch, egal bei welchen Temperaturen, außer bei Regen, Schnee und Eis. Im Jahr 2022 bin ich bis jetzt 2.600 Kilometer gefahren.

Radfahren bedeutet Freiheit und viel Spaß für mich. Beim Radfahren vergesse ich den Alltagsstress, und es ist für mich – so wie alle Sportarten – eine versteckte Therapie. Viele Leute meinen, es sei nur Sport oder eine schöne Freizeitaktivität, aber das stimmt nicht so ganz. Wenn ich Rad fahre, schwebe ich in einer anderen Welt und vergesse meine Behinderung und alle anderen Probleme und Sorgen.

In der Stadt fahre ich sehr ungern, für mich mit meinem Dreirad sind viele Radwege in Wien gefährlich. Menschen mit Lastenrädern, Kinderanhängern oder Handbikes haben ein ähnliches Platzproblem. Selbst die baulich getrennten Radspuren sind für mich meist nicht optimal. Besonders gefährlich sind abschüssige Straßen und Wege, zum Beispiel die Abfahrt von der Praterbrücke. Deswegen fahre ich nicht mit dem Rad in die Arbeit, auch wenn ich das eigentlich sehr gerne tun würde. Der Weg über die Praterbrücke und quer durch die Stadt ist mir zu mühsam und zu gefährlich.

Damit ich in der Stadt mehr Rad fahren kann, müssten die Radwege breiter und besser ausgebaut werden. Mir würde es helfen, wenn man auf manchen mehrspurigen Straßen, zum Beispiel am Ring, aus einer Autospur eine Spur für Fahrräder macht. Dort, wo Radstreifen auf der Straße verlaufen, könnte man eine kleine Schwelle bauen, damit die Autos nicht so leicht in meine Spur kommen.

► Regina Jung

59 Jahre, Pensionistin, Wien

Die Oma mit dem einem Bein und dem coolen Dreirad, so nennen mich die Kinder in der Seestadt. Mein sonnen-gelber Easy Rider und ich, eng verbunden mit einem Klickpedal, sind ein echtes Dreamteam.

Meine Radkarriere begann in den 1960er-Jahren mit einem gelben Dreirad, die Schulzeit durchfuhr ich mit meinem geliebten roten Klapprad. Zum Dorfkindleben gehörte Radfahren selbstverständlich dazu.

Durch die Toskana und die Provence

Wegen eines Tumors musste ich mich mit 14 Jahren von meinem rechten Bein verabschieden. Ob mit oder ohne Prothese, Radfahren war mit einem sogenannten Pedalkorb möglich, aber mühsam in unserer hügeligen Gegend. Das Fahrrad verlor immer mehr an Bedeutung, ab 18 bestimmte mein Auto meine Mobilität. Anfang des Jahr-

Jürgen Paier

„Das Kurbeln lockert meine Schultern, die vom Sitzen im Rollstuhl oft sehr verspannt sind.“



tausends weckten ein Freund und ein falt-Tandem, das in mein Auto passte, wieder meine Freude am Radeln. Mit ihnen konnte ich die Niederlande, die Toskana, die Provence und die Camargue erfahren. So viele Erlebnisse an wundervollen Orten, die ich ohne dieses Rad nie erreicht hätte.

Im Februar 2015 brachte mich mein zweiter Herzinfarkt körperlich und psychisch heftig aus der Balance. Das Gefühl ständiger Überforderung begleitet mich seither. Der Lärm und die Hektik der Stadt, Termine, selbst Schönes wie Verabredungen mit Freund*innen oder meine Aktivitäten in der Performance- und der Schwimmgruppe: alles zuviel. Auf jegliches „Müssen“ folgen Paniktacken, depressive Episoden und tiefe Erschöpfungsphasen.

Die Suche nach einem möglichst barrierearmen, ruhigen Lebensumfeld in Wien zog mich im Sommer 2015 in die Seestadt. Hier kann ich mich relaxt mit den Krücken durch den Alltag bewegen. Mein Auto verkaufte ich.

Irgendwann lockte die Nähe von Lobau und Donauinsel, der Wunsch nach mehr Bewegung wurde stärker. Ich stieß auf das Sessel-Dreirad „Easy Rider“ von Van Raam und verliebte mich sofort. Das Rad ist perfekt für meine Bedürfnisse, es gibt mir die nötige Unabhängigkeit, Stabilität und Sicherheit. Ich kann die Motor-Unterstützung individuell dosieren und so sowohl gemütliche Ausfahrten als auch Trainings absolvieren; mit 100 Kilometern Akku-Reichweite sind tolle Touren möglich.

In den vergangenen fünf Jahren habe ich über 13.000 Kilometer mit dem Easy Rider zurück gelegt. Manchmal nutze ich das Rad für Besorgungen im Alltag, doch am liebsten mache ich längere Ausflüge. Auch bei der Critical Mass und ähnlichen Veranstaltungen fahre ich gerne mit.

Der lange Weg aus dem Trauma

Mein Easy Rider bereichert mein Leben sehr. Er erweitert meine Mobilität in Stadt und Land, ist Sport- und Therapiegerät und Unterstützung auf dem langen Weg aus dem Trauma. Gut tun auch die vielen Kontakte auf meinen Touren: Hier ein hochgereckter Daumen mit freundlichem Lächeln, dort ein „cooles Rad!“ oder „hey, super!“, immer wieder interessante Gespräche und neue Freundschaften.

Von der Radfee, den politisch Verantwortlichen und der Rad-Community wünsche ich mir mehr inklusives Denken und mehr Barrierefreiheit auch auf den Radwegen. Die Vielfalt an Radelnden und Rädern ist enorm und wächst ständig – das muss endlich in der Raumplanung berücksichtigt werden.

► Jürgen Paier

48 Jahre, Buchhalter und Controller, Graz

Ich bin querschnittsgelähmt und auf einen Rollstuhl angewiesen. Sport war mir trotzdem schon immer wichtig. Früher habe ich Tischtennis gespielt, das war mir aber körperlich nicht anstrengend genug. Seit 2014 mache ich von Mai bis Ende Oktober fast jedes Wochenende eine Ausfahrt mit dem Handbike. Dabei kann ich mich körperlich richtig auspowern.

Ich besitze zwei Handbikes mit Elektro-Unterstützung: Ein Vorspannbike, das ich vorne an meinem Rollstuhl befestigen kann, und ein Liegebike.

Eine Zeit lang war ich vor allem mit dem Liegebike unterwegs. Dieses liegt im Vergleich zum Vorspannbike besser auf der Straße und rollt daher besser. Mit einem Vorspannbike ist außerdem das Befahren von steilen Strecken nicht möglich, weil das Vorderrad des Vorspannbikes mit zu wenig Gewicht auf die Straße drückt. Dank Elektro-Antrieb konnte ich mit dem Liegebike problemlos bis zu 100 Kilometer an einem Tag fahren – und wollte ich mich mehr anstrengen, reduzierte ich einfach die elektrische Unterstützung.

Mit dem Handbike die Natur erkunden

Das Liegebike hatte allerdings auch zwei große Nachteile: Das Umsteigen vom und in den Rollstuhl war schwierig und anstrengend. Und man kann sich mit dem Liegebike weder an einen Tisch setzen noch aufs WC gehen.

Seit mittlerweile zwei Jahren nutze ich daher nur noch das Vorspannbike. Da kann ich jederzeit das Antriebsrad abspannen und mit dem verbleibenden Rollstuhl aufs WC fahren oder mich an einen Tisch in der Gaststätte setzen. Zeitweise bin ich damit 100 bis 160 Kilometer pro Wochenende gefahren, derzeit sind es im Durchschnitt ungefähr 70 Kilometer.

Wandern ist mit einem Rollstuhl leider nicht möglich, daher bedeutet es mir sehr viel, dass ich mit dem Handbike die schöne Natur erkunden kann. Das Kurbeln beim Handbiken lockert außerdem meine Schultern, die vom dauernden Sitzen im Rollstuhl oft sehr verspannt sind, was auch zu Kopfschmerzen führt.

Seit 2016 organisiere ich in der Südsteiermark das „Weinlandbiken“, bei dem behinderte und nichtbehinderte Menschen zusammen radfahren.

Als Fortbewegungsmittel im Alltag nutze ich das Handbike nie. Auf vielen Strecken gibt es keine eigenen Radwege, und das Fahren auf der Straße wäre mir bei starkem Verkehrsaufkommen zu gefährlich.

► Cornelia Scheuer

53 Jahre, Performerin, Tänzerin und Peerberaterin für Menschen mit Behinderung, Wien

Ich bin Rollstuhlfahrerin und benutze ein E-Handbike, das ich vor den Rollstuhl spannen kann. Es hat „Pedale“, die ich mit den Händen antreibe.

Ich verwende es als Sport- und Freizeitgerät. Ich komme damit ins Grüne, zum Beispiel in den Prater oder auf die Donauinsel – mit dem Rollstuhl alleine wäre das für mich zu weit und zu anstrengend.

Radfahren ist für mich Training und Freude, ich genieße die Mobilität, die Geschwindigkeit und die Unabhängigkeit, die es mir bringt.

Auf der Fahrbahn geht es nicht

Da ich das Fahrrad mit den Händen antreibe, während ich im Rollstuhl sitze, bin ich niedriger als andere Radfahrer*innen. Ich benutze daher prinzipiell nur Fahrradwege, die baulich von der Fahrbahn getrennt sind – auf der Fahrbahn hätte ich Angst, von Autofahrenden übersehen zu werden. Aus Angst vermeide ich auch das Radfahren zu Stoßzeiten.

Als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit oder zu Besorgungen nutze ich das Fahrrad nie: Auf vielen Strecken ist kein Radweg vorhanden. In der Freizeit ist mir das egal, dann fahre ich notfalls eben langsam am Gehsteig. Wenn ich Zeitdruck oder einen Termin habe, stresst mich das aber zu sehr.

Das einzige Mal, dass ich das Handbike als Verkehrsmittel benutzt habe, war, als ich beruflich einen Monat in Kopenhagen verbracht habe. Das Radwege-Netz dort ist unglaublich sicher und gut ausgebaut. In neuen Häusern gibt es viele Abstellplätze für Fahrräder, sodass ich barrierefrei zu meinem Rad kam und es einfach an den Rollis schnallen und wegfahren konnte.

Ich wünsche mir ein Radwegenetz und ein Linksabbiege-System für Fahrräder wie in Kopenhagen. Es wäre toll, wenn unsere Verkehrsplaner*innen einmal einen Ausflug dorthin machen würden – natürlich mit dem Rad.

Cornelia Scheuer

„Ich genieße die Mobilität, die Geschwindigkeit und die Unabhängigkeit beim Radfahren.“

Anzeigen

Wie fahrradfreundlich ist Ihr Betrieb?



Das können Sie mit dem Radlobby-Angebot der "CFE-Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Betrieb" feststellen. Bekommt Ihr Betrieb Bronze, Silber oder Gold?

Nach der kostenlosen Online-Selbstevaluierung kann der Betrieb die "CFE-Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Betrieb" buchen. Radlobby-Auditor*innen begutachten dann Ihren Betrieb, beurteilen die Radfreundlichkeit nach objektiven Kriterien und geben Tipps zur Verbesserung.

Finden Sie es heraus auf: [cfe-zertifizierung.at](https://www.cfe-zertifizierung.at)



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM FAHRRADFREUNDLICHEN BETRIEB



Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provaznik



gesundes sitzen

Mehr SCHWUNG für den Tag mit Varier VARIABLE

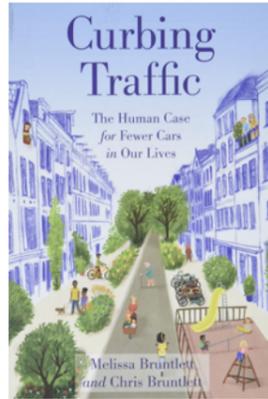
jetzt um 299 €

Mehr Infos unter www.gesundes-sitzen.at

Barrierefrei, ganz nebenbei

Zwei Mobilitätsexpert*innen ziehen ins niederländische Delft und stellen fest: Die Stadt ist nicht nur fahrradfreundlich, sondern auch für Menschen mit körperlichen Einschränkungen gut zugänglich. Wie hat Delft das geschafft?

TEXT: Melissa und Chris Bruntlett, ÜBERSETZUNG: Ruth Eisenreich



Chris Bruntlett und
Melissa Bruntlett
**Curbing Traffic: The Human Case
for Fewer Cars in Our Lives**
Island Press, Washington D.C., 2021

Dieser Text ist ein gekürzter Auszug aus Kapitel 7 („The Accessible City“) des Buchs „Curbing Traffic“ von Chris und Melissa Bruntlett. Nachdruck mit Genehmigung von Island Press, Washington D.C.

islandpress.org/books/curbing-traffic

Als wir 2016 das erste Mal in die Niederlande reisten und sahen, wie dieses *fietsparadijs* (Fahrradparadies) es auch Menschen mit Handbikes, Dreirädern, Tandems und vielen anderen individuellen Hilfsmitteln erlaubte, sich frei und unabhängig zu bewegen, waren wir beeindruckt. Was gebaut worden war, um das Radfahren einfacher zu machen, machte das Leben auch für jene leichter, für die es in der Welt des Transports schon immer zu wenig Angebot gab.

Was genau zeichnet die Niederlande aus, wenn es darum geht, inklusive und einladendere Straßen zu bauen?

Fünf Prinzipien, auf die es ankommt

Das Geheimnis liegt in einem Buch, dem *CROW Design Manual for Bicycle Traffic*. Diese Zusammenstellung nationaler Vorschriften setzt Platz zum Radfahren und Zufußgehen – ähnlich wie den Platz zum Autofahren – einfach als gegeben voraus. Und zwar nicht in Form einzelner Abschnitte der Straße, sondern als komplettes, zusammenhängendes Netz, das die Nutzer*innen überall hinbringt, wohin sie müssen.

Das CROW-Handbuch nennt fünf Prinzipien für erfolgreiche Netze: Durchgängigkeit, Direktheit, (Verkehrs- sowie soziale) Sicherheit, Attraktivität und Komfort. Die Barrierefreiheit zu maximieren ist kein ausgewiesenes Ziel, sondern ein Nebeneffekt.

Das Gebot der Direktheit zum Beispiel besagt, dass eine Wegstrecke im Netz nie um mehr als 20 Prozent länger sein sollte als die Luftlinie.

Für die Breite baulich getrennter Radwege gibt es strikte Regeln, deren Wichtigkeit man gar nicht überbetonen kann. Der *Urban Bikeway Design Guide* in den USA verlangt, dass Ein-Richtungs-Radwege mindestens 1,5 Meter breit sein müssen¹ – das CROW-Handbuch schreibt zwei Meter vor und empfiehlt nachdrücklich 2,25 Meter. Diese

zusätzlichen 50 bis 80 Zentimeter mögen nicht nach viel klingen, aber sie erlauben es, nebeneinander zu fahren und langsamere Nutzer*innen zu überholen. Oft machen sie den Unterschied zwischen einer Herausforderung und einem angenehmen Erlebnis.

Nicht zuletzt enthält das CROW-Handbuch Vorschriften zur Steilheit von Gefällen. Das stellt sicher, dass Brücken, Tunnel und Unterführungen für alle Nutzer*innen zugänglich sind.

Kein Hupen, kein aufheulender Motor

Auch die vielen abgeflachten Randsteine und kleinen Rampen in niederländischen Städten sind Nebeneffekte einer am Fahrrad orientierten Stadtplanung. Ebenso die Fußgänger*innenbrücken, die zugleich Fahrradbrücken und daher stufenlos sind. Städte, die für Radfahrende funktionieren, funktionieren auch für Menschen mit Rollstühlen, Kinderwägen, Rollatoren und vielen anderen Fortbewegungsmitteln.

Aber es geht nicht nur um technische Vorgaben. Es geht auch darum, ein Umfeld zu schaffen, in dem man sich sicher, wohl und respektiert fühlt, egal, ob man zu Fuß geht, radfährt oder eine Mobilitätshilfe benutzt. „Wenn ein Auto hinter mir ist, hupt die Person darin nicht und lässt nicht ihren Motor aufheulen – sie weiß, dass sie warten muss“, sagt Maya, die in Delft lebt und wegen ihrer Multiplen Sklerose im Rollstuhl sitzt. „Es ist wirklich schön, diese Art von Respekt zu sehen.“

Die Prinzipien des CROW-Handbuchs stellen sicher, dass alle in den Niederlanden – auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen wie Maya – ihre Unabhängigkeit und ihren sozialen Anschluss behalten können. Mayas körperliche Fähigkeiten werden wegen ihrer Multiplen Sklerose immer weiter zurückgehen, aber ihre Fähigkeit, alle Aspekte des Lebens in Delft zu genießen, wird nicht abnehmen.



bmk.gv.at

Mit 1. Oktober gilt's: Erwachsene dürfen neben Kindern radeln.

Sicher unterwegs
auf unseren Straßen.

Alle Details zu den neuen Regeln
auf bmk.gv.at/stvo

**Österreichischer
Verkehrssicherheitsfonds**

Die 33. StVO-Novelle tritt mit 1.10.2022 in Kraft. Eine Begleitperson darf auf der Fahrbahn nun immer neben einem Kind bis 12 Jahren radeln (mit Ausnahme von Schienenstraßen).

Machen Sie sich mit den neuen Regeln im Straßenverkehr vertraut:
bmk.gv.at/stvo

¹Die österreichischen Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr schreiben wie die US-Guidelines eine Mindestbreite von 1,5 Metern vor (neben Längsparkstreifen 1,75 Meter, im Freiland zwei Meter).

Rollstuhl ja, Spezialfahrrad nein

Wer mit Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, ist auf Aufzüge angewiesen. Besonders für Menschen mit Spezialfahrrädern sind die aber oft zu klein – wenn sie überhaupt in Betrieb sind.

TEXT: Andrzej Felczak

Nicht jede Strecke lässt sich mit dem Fahrrad allein bewältigen. Ob für den Weg in die Arbeit oder für den Ausflug: Oft ist die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln die beste Art, um von A nach B zu kommen. In Zügen und den Wiener U-Bahnen ist die Radmitnahme in vielen Fällen erlaubt, manche sind auch barrierefrei zugänglich – aber manchmal scheitert die Mitnahme bereits im Bahnhof oder der U-Bahn-Station.

Bemessen anhand der Personenzahl

Was schon für nichtbehinderte Menschen eine Herausforderung sein kann, nämlich ihr Fahrrad die Treppe zum Bahnsteig hinauf- oder hinunterzutragen, ist für körperlich eingeschränkte Menschen, die ein Handbike oder ein anderes Spezialfahrrad nutzen (siehe S. 8-11), unmöglich. Für sie ist es also umso wichtiger, dass die Aufzüge in Bahnhöfen und U-Bahn-Stationen groß genug und benutzbar sind.

Die ÖNORM B 1600 gibt ein Mindestmaß für die Bodengröße von Aufzügen vor, das sich am Platzbedarf eines Rollstuhls orientiert: Ob in einem Wohnhaus oder auf einem Bahnhof, ein Aufzug muss mindestens 110 x 140 cm groß sein. Ein kleineres Erwachsenenrad hat da gerade noch Platz, ein größeres Rad oder ein Spezialfahrrad nicht.

Die tatsächliche Größe von Liften werde anhand der ÖNORM und der erwarteten Zahl der zu transportierenden

Personen geplant, erklären die ÖBB und Wiener Linien auf Anfrage. Die Fahrradmitnahme spiele dabei keine Rolle, denn die Aufzüge seien eben vorrangig für mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen mit Kinderwagen gedacht, nicht für Radfahrende.

Aber behinderte Menschen nutzen nicht nur Rollstühle, sondern auch Spezialfahrräder – die meist größer und schwerer sind als „normale“ Fahrräder.

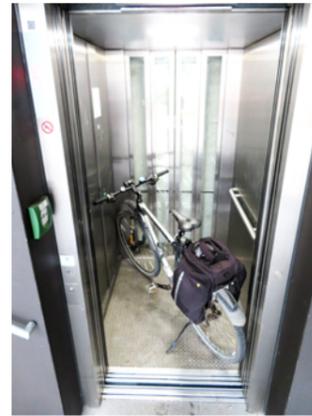
Aufzüge zu bauen und zu betreiben, in die alle denkbaren (Spezial-)Räder passen, ist wohl kaum machbar. Sinnvoll wäre es aber, neue Aufzüge so zu dimensionieren, dass sie zumindest einen großen Teil der am Markt erhältlichen Modelle befördern können.

Zumindest online informieren

Solange das nicht umgesetzt ist, wäre sowohl behinderten als auch nichtbehinderten Radfahrenden schon geholfen, wenn sie vorab wüssten, ob ein Zug oder der Bahnsteig einer Station für sie zugänglich ist oder nicht.

Derzeit gibt es bei ÖBB und Wiener Linien keine öffentlich verfügbaren Informationen zur Größe der Aufzüge in den einzelnen Stationen oder darüber, ob ein Aufzug aktuell in Betrieb ist. Online zuverlässige Informationen dazu – sowie zur Frage, wann welche Garnitur fährt, wie barrierefrei sie ist und wie breit ihre Türen und Abstellflächen sind –, zur Verfügung zu stellen, sollte im Zeitalter der Digitalisierung nicht allzu schwer sein.

Foto: Andrzej Felczak



Passt es gerade noch oder knapp nicht mehr? Ob der Aufzug am Bahnhof groß genug ist für das eigene Rad, erfährt man erst, wenn man es ausprobieren.

Anzeigen

Wo bleibt da das Handicap? Zuhause!



JETZT
probefahren!

RUFEN SIE UNS AN
0670 600 600 8

Viele Lagerräder! CleverCycling.at

Fahrradmechanikerin* in Linz gesucht

Das Fahrradmechaniker*innenkollektiv "Zum rostigen Esel" sucht ab Anfang 2023 eine neue Kollegin*. Unser Aufgabengebiet ist sehr vielfältig. Wir reparieren und restaurieren alte sowie neue Räder, bauen Räder individuell für Kund*innen auf und verkaufen sowie servicieren Lastenräder, ...

Anforderungen:
Teamfähigkeit, Vorkenntnisse im Bereich der Fahrradreparatur und Lust auf kollektives Arbeiten, ...
Es besteht auch die Möglichkeit eine Lehre zu machen.

Diese Ausschreibung richtet sich explizit an Frauen*.

Wenn du dich angesprochen fühlst, melde dich unter kontakt@rostigeresel.at. www.rostigeresel.at

Mit den WienMobil Rädern durch die Stadt?

WienMobil ist das denn?!

Leih' dir jetzt in ganz Wien Fahrräder aus –
für Stammkund*innen sogar zum WienMobil Mix Vorteilspreis!

Mehr Infos unter wienmobilrad.at

Laden im
 App Store

JETZT BEI
 Google Play

WienMobil
Ein Service der Wiener Linien.

Eine völlig verquere Debatte

Waren Klima-Aktivist*innen mitschuld am Tod einer Radfahrerin in Berlin? Nein, waren sie nicht. Die Verantwortung liegt ganz woanders.

KOMMENTAR: Ruth Eisenreich

Im Februar wurde in Wien-Meidling ein Radfahrer von einem Betonmischer überfahren und starb. Der ORF Wien und ein paar Boulevardmedien vermeldeten den Unfall kurz.

Anfang November wurde in Berlin eine Radfahrerin von einem Betonmischer überfahren und starb. In deutschen und österreichischen Medien erschienen hunderte Texte dazu.

Was war anders?

Zu der Zeit, als der Berliner Unfall geschah, blockierten einige Kilometer entfernt Klima-Aktivist*innen eine Autobahn. Die Ankunft eines Spezialfahrzeugs am Unfallort verzögerte sich.

Grund genug für ausgiebige Diskussionen: Hätte das Spezialfahrzeug die Radfahrerin retten können? Sind die Klima-Aktivist*innen mitschuld an ihrem Tod? Sollten sie dafür Haftstrafen bekommen? Wie weit darf Aktivismus gehen?

Die Debatte zeigt, wie verquer unser Blick auf den Straßenverkehr ist. Sie wurde geführt, als wäre die Frau bei einer unvermeidbaren Naturkatastrophe verletzt worden und dann durch das Verschulden der Klima-Aktivist*innen gestorben.

Aber warum brauchte sie überhaupt einen Rettungseinsatz? Weil ein Betonmischer sie überfahren hatte.

50 tote Radfahrende in einem Jahr

Egal, wie man zu den Aktionsformen der Klima-Aktivist*innen steht: Sie sind nicht schuld am Tod der Radfahrerin. Verantwortlich für ihren Tod sind der Lenker des Betonmischers (vielleicht war er unvorsichtig, vielleicht hatte er von seinem Sitz aus keine Chance, sie zu sehen) und indirekt die Berliner Verkehrspolitik: Dass die Stelle, an der der Unfall passierte, für

Radfahrende gefährlich ist, war offenbar schon lange klar.

In Österreich wurden im letzten Jahr 9.617 Radfahrende bei Unfällen verletzt, 50 getötet. Die Täter*innen kommen oft mit milden Strafen davon: bedingte Haft und ein paar tausend Euro für den Tod eines Menschen.

Bewegt man sich in Österreich mit dem Rad fort, gerät man täglich in gefährliche Situationen, weil viele Autofahrende das Recht des Stärkeren für sich beanspruchen.

Wem es tatsächlich um das Leben und die Sicherheit von Radfahrenden geht und nicht nur um eine willkommene Gelegenheit, Klima-Aktivist*innen zu kritisieren, der sollte nicht harte Strafen für diese fordern. Sondern sich für mehr und bessere Radinfrastruktur einsetzen – und an sein Anliegen denken, wenn er oder sie das nächste Mal in einem Auto sitzt.

Der vielleicht teuerste Trail der Welt

Die Stadt Innsbruck errichtet um 120.000 Euro eine Mountainbike-Strecke – und lässt sie nach einer Woche wieder sperren. Die Geschichte eines Schildbürgerstreichs.

BERICHT: Steffen Arora

Schon aus topographischen Gründen ist das Mountainbiken in Innsbruck sehr beliebt. Jedes Wochenende sind bis zu 15.000 Menschen auf den Hängen der Nordkette unterwegs, viele davon auf Mountainbikes. Trotzdem fehlt es an legalen Möglichkeiten, den Sport auszuüben. Auch im Radmasterplan, der Innsbrucks Verkehrspolitik bis 2030 vorgibt, findet er keine Berücksichtigung.

Aktuell stehen knapp zehn Kilometer legaler Abfahrtsstrecken zur Verfügung – eine Erhebung des Forstamtes hat jedoch gezeigt, dass auf mehr als 100 Kilometern der Wege und Steige rund um Innsbruck „illegal“ gefahren wird. Nutzungskonflikte zwischen Wandernden und Radler*innen sind dadurch vorprogrammiert.

Die ehrenamtliche Initiative „MTB Innsbruck“ arbeitet seit Jahren daran, im Einvernehmen mit Politik, Forst-

wirtschaft und Waldnutzer*innen das legale Trailnetz auszubauen. Ihr jüngster Erfolg war der Hofwaldtrail im Nordwesten der Stadt. 2021 vom Stadtsenat beschlossen, wurde der Trail diesen Sommer nach mehrmonatiger Bauzeit eröffnet. Allerdings nur für wenige Tage.

Vier Stunden Sondergemeinderat

Denn kurz nach der Eröffnung echauffierte sich plötzlich der einzige Gemeinderat der Ein-Mann-Liste „Gerechtes Innsbruck“ in den sozialen Medien über die „Radfahrwilden“ und deren Trail. Eine Unterschriftenaktion wurde gestartet, auch der Pfarrgemeinderat des Stadtteils, durch den der Trail verlief, schaltete sich ein.

Die Empörung zeigte Wirkung. Pflger*innen auf dem nahegelegenen Bischof-Stecher-Gedenkgweg beklagten

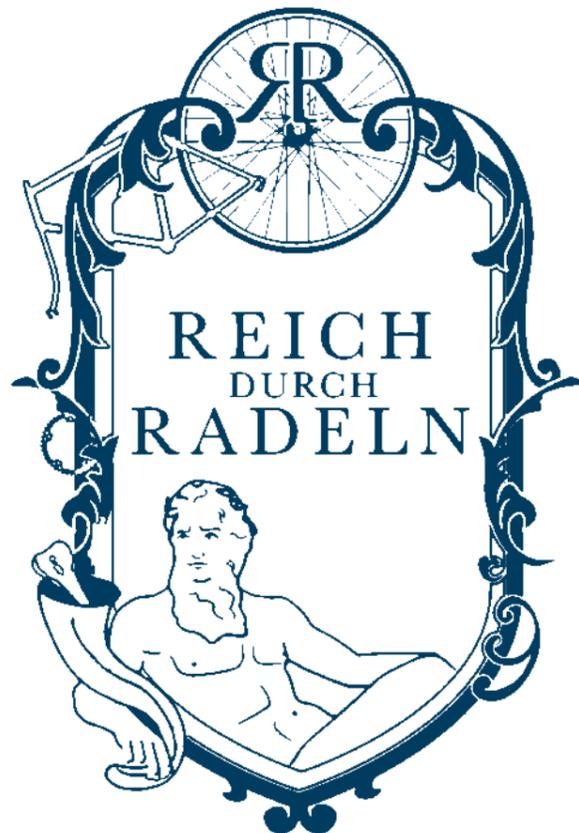
nun, sie fühlten sich durch die Radelnden in ihrer Kontemplation gestört. Vor allem, weil der drei Kilometer lange und 50 cm breite Trail an einer Stelle den Pilgerweg kreuzte.

Ein vierstündiger Sondergemeinderat wurde einberufen, und eine Mitte-Rechts-Mehrheit stimmte für eine sofortige Sperre sowie den Rückbau eines Großteils der Strecke. Teil dieser Mehrheit war ÖVP-Vizebürgermeister Johannes Anzengruber, der den Bau des Hofwaldtrails mitsamt Streckenführung selbst verantwortet hatte.

Somit hat die selbsternannte „Bikecity“ Innsbruck für 120.000 Euro einen Trail gebaut, der nur eine Woche geöffnet war. Die oberen zwei Drittel sollen nun für weitere 40.000 Euro weiter westlich im Buchtal neu errichtet werden. Was der beschlossene Rückbau des nun gesperrten Trails kosten wird, ist noch nicht bekannt.

Anzeigen

Anzeige



Der Podcast der velophilen Erfolgsgeschichten
reichdurchradeln.at

Radlobby ARGUS Fahrrad-Diebstahlversicherung

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

Für mehr Infos rufen Sie uns an (01/5050907) oder besuchen Sie uns in der Frankenberggasse (Mo-Fr 14-19, Sa 10-14 Uhr). Alle Infos rund um die ARGUS Diebstahlversicherung finden Sie auf unserer Website: radlobby.at/dsv



VELLO SUB
Das leichteste
E-Lastenrad der Welt!



Nur noch wenige Stück zum speziellen Early Bird Preis.

Jetzt vorbestellen:
www.vello.bike/sub





WIEN

Schick durch den Regen

In über 160 Städten gibt es den Fancy Women Bike Ride schon, heuer fand er erstmals auch in Wien statt.

Im Jahr 2013 riefen die Aktivistinnen Sema Gür und Pinar Pinzuti im türkischen Izmir den Fancy Women Bike Ride ins Leben. Die Idee: am internationalen Autofreien Tag, dem 22. September, mehr Frauen zum Radfahren einzuladen und zugleich die Politik aufzufordern, bessere Bedingungen zum Radfahren bereitzustellen. Mittlerweile gibt es Fancy Women Bike Rides in über 160 Städten, die Vereinten Nationen zeichneten die Aktivistinnen mit einem Preis aus. Heuer war auch Wien erstmals mit dabei. Mehr als 80 Personen radelten vom Schwarzenbergplatz bis zum Rudolf-Rednar-Park und vom Septemberregen in den Sonnenschein. Wer einen Fancy Women Bike Ride in der eigenen Gemeinde organisieren möchte, kann sich über die Website oder die Facebook-Gruppe „Fancy Women Bike Ride Austria“ an die Organisatorinnen wenden.

fancywomenbikeride.com



BREITENBRUNN

Radlobby jetzt auch im Burgenland

Nur das Burgenland fehlte noch: Seit September gibt es in allen österreichischen Bundesländern eine offizielle Landesorganisation der Radlobby. Eine informelle Gruppe gab es im Burgenland schon, am 15. September wurde der Verein Radlobby Burgenland gegründet. Vorsitzende ist Pia Jordan-Lichtenberger, lokale Gruppen gibt es im Lafnitztal, in Bad Sauerbrunn, Eisenstadt, Parndorf und der Kirschblütenregion (Jois, Winden, Breitenbrunn, Purbach und Donnerskirchen). Der Verein steht schon in Gesprächen mit Vertreter*innen des Landes Burgenland über die künftige Zusammenarbeit.

ÖSTERREICH

Mobilitätspreis für die Kidical Mass

Seit 2018 demonstrieren fahrradbegeisterte Kinder und Erwachsene in Österreich bei der Kidical Mass für kindgerechte Fahrradinfrastruktur. Das Engagement der ehrenamtlichen Organisator*innen und der Radlobby als Partnerorganisation würdigte der Verkehrsclub VCÖ jetzt mit dem VCÖ-Mobilitätspreis 2022 in der Kategorie „Kindgerechtes Verkehrssystem“. Gestartet in Wien, findet die Kidical Mass mittlerweile in 18 österreichischen Städten statt. Die nächsten Aktionen sind am 6. und 7. Mai 2023 geplant.

kidicalmass.at

WIEN

Honzo Doppel 27.12.1938 – 11.9.2022

Der langjährige Radlobby-Obmann Hans Doppel, genannt Honzo, ist im 84. Lebensjahr verstorben. Honzo gehörte zu einer Gruppe von Aktivist*innen, die 1983 die einjährige zuvor gegründete Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr (ARGUS) in eine Interessensvertretung für Radfahrende umwandelte. Da es in Wien damals noch keine Radverkehrs-Infrastruktur gab, erstellte die ARGUS zum Beispiel einen „Schleichwegeplan“ mit Routen durch ruhige Seitengassen. Auf Honzos Initiative bot der Verein geführte Radausflüge an, um

Menschen an das Radfahren heranzuführen. Gemeinsam mit der VHS Margareten entwickelte der Verein Radfahrkurse für Erwachsene. Das ARGUS Bike Festival am Rathausplatz, von Honzo und seiner Frau Evi erfunden, ist mittlerweile das größte Radfestival Europas. 1984 entstand der DRAHTESEL, anfangs noch in schwarzweiß und im Klebeumbruch. Die bis heute existierende Plus-/Minus-Seite wurde von Honzo erfunden. Jahrzehntlang kämpfte Honzo Doppel auch in der von der Gemeinde Wien eingerichteten Fachkommission Verkehr für die Belange des Radverkehrs.

Foto: Margit Falman

KLOSTERNEUBURG

Einigkeit und Aha-Erlebnisse

Ein niederösterreichisches Gymnasium holte die Radlobby zu Klassenbesuchen ins Haus. Man diskutierte über den Anteil des Verkehrs an der Klimakrise, die Macht des Einzelnen und die Idee, Autos zu verbrennen.

Im Oktober verordnete sich das BG/BRG Klosterneuburg eine „Sanfte Mobilitätswoche“. Schüler*innen und Lehrer*innen sollten ohne Auto zur Schule kommen, und die Radlobby durfte mit 34 Klassen jeweils eine Unterrichtsstunde lang über das Radfahren und die Mobilitätswende sprechen.

Kreative Ansätze in der Unterstufe

Die Schüler*innen waren mit Begeisterung dabei, schnell wurde klar, dass den wenigsten diese Themen egal sind. Wie stark die Klimakrise ursächlich mit dem Verkehr verflochten ist, überraschte viele. Bald herrschte Einigkeit darüber, dass dem Auto künftig weniger Platz eingeräumt werden soll.

Schwerer taten sich die Schüler*innen mit der Frage, was sie selbst beitragen könnten. Viele sagten, sie würden gerne mit dem Rad fahren, fühlten sich aber nicht sicher dabei, oder ihre

Eltern würden es nicht erlauben – verständlich angesichts der fehlenden Radinfrastruktur und der vielen Elterntaxis. Derzeit kommen die meisten Schüler*innen mit dem Bus, etwa ein Zehntel wird mit dem Auto gebracht.

Das größte Aha-Erlebnis war für viele Schüler*innen wohl die Erkenntnis, dass auch sie mit ihrer Verkehrsmittelwahl die Verkehrspolitik aktiv mitbestimmen – etwa in Hinblick auf einen künftigen Radweg zur Schule, dessen Bau derzeit diskutiert wird.

Während in den unteren Schulstufen oft wunderbar kreative Lösungsansätze für die Mobilitätswende vorgebracht wurden („Autos verbrennen“), ging es in der Oberstufe schon um konkrete Maßnahmen und Verantwortlichkeiten. Durchgängig war aber das Unverständnis darüber, dass Erwachsene nicht mehr und rascher Maßnahmen umsetzen, um die Heimatgemeinde zu einem lebenswerteren Ort zu machen.

WIEN

Auf Lastenrädern zurück ins WUK

Mehr als ein Jahr lang konnte die Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt des WUK ihre angestammten Räume nicht nutzen, weil das Gebäude renoviert wurde. Ein Ersatzquartier für diese Zeit fand sie im 3. Bezirk. Ende November konnte sie ins WUK zurück-

kehren – und wie die Übersiedlung ins Ausweichquartier wurde auch der Umzug zurück allein mit Fahrrädern bewältigt. Rund 20 Freiwillige transportierten 6,5 Tonnen Material auf Lastenrädern und in Fahrradanhängern zurück in den 9. Bezirk.



Fotos: privat, Christma Steininger

Neu dabei

Diesmal: Karl-Heinz, 61, Stadtentwickler aus Graz



Ich habe ein Citybike, das ich täglich nutze, zur Fortbewegung und in der Freizeit.

Ich liebe am Radfahren, dass es schnell ist und den Körper trainiert. Und es ist die schönste Art, zu reisen.

Mich nerven schlechte oder plötzlich endende Radwege und Ampeln mit absurden Schaltungen und Wartezeiten.

Meine schönsten Fahrrad-Momente erlebe ich auf Radreisen. Zuletzt zum Beispiel eine Fahrt entlang dem Loch Ness in Schottland.

Meine beste Investition waren wohl meine Radtaschen. Früher habe ich die nur für Reisen verwendet, jetzt bin ich draufgekommen, dass sie auch im Alltag sehr praktisch sind.

Einmal habe ich mein Fahrrad im Zug von Graz nach Wien mitgenommen. Der Zug war voll, ich habe mich woanders hingesetzt. Und dann bin ich eine Station zu früh ausgestiegen. Ich wollte wieder rein, aber es war zu spät, und mein Fahrrad ist nach Berlin gefahren. Es ist noch immer dort, Freunde haben es für mich abgeholt. Ich habe mir dann gleich in Wien ein neues gekauft.

Ich bin der Radlobby beigetreten, weil die rot-grün-rote Grazer Regierung sich viel vorgenommen hat und es wichtig ist, dass die Radlobby weiter Druck macht – gerade jetzt könnte viel weitergehen.

Radfahren stärken!

Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

Die Radlobby-Vereine vertreten über 10.000 Mitglieder in ganz Österreich. Mitglieder können auf viele Vorteile zählen – vom Versicherungspaket über Einkaufsrabatte bis zum DRAHTESEL-Abo



Jetzt schon für 2023 zahlen und ab sofort gratis dabei sein!*



Versicherungspaket

Dreifach-Schutz: Rechtsschutz-Versicherung für Anwalts- und Gerichtskosten; Unfall- und 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.

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 2,- Ermäßigung!

Nur für Mitglieder

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

* Angebot gilt nur für Neumitglieder

DRAHTESEL-Abo

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



Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitgliedervorteile um EUR 52,- pro Jahr



Studierende

Ermäßigte Mitgliedschaft EUR 34,- pro Jahr für Studierende bis 26 sowie für alle unter 19 Jahren

Haushalts-Mitgliedschaft

Für Familien, WGs und Lebensgemeinschaften: Pro Jahr EUR 52,- für das Erstmitglied, alle weiteren Haushaltsmitglieder je EUR 34,- Kinder unter 19 Jahren sind kostenlos bei der Rechtsschutzversicherung mitversichert.

Mitgliedervorteile und -beiträge können je Bundesland variieren. Anmeldung und ausführliche Infos zur Mitgliedschaft: radlobby.at/mtg

Infrastruktur



Die hohe Kunst des Kompromisses

Die Stadtgemeinde Wolkersdorf zeigt vor, was möglich ist, wenn sich Gegner*innen und Befürworter*innen eines Radwegs an einen Tisch setzen.

BERICHT: Julia Beckel

Die Weinviertler Stadtgemeinde Wolkersdorf bemüht sich seit Jahren um ein durchgehendes Radwegenetz. Dafür wurde 2015 der Status Quo der Radwege erhoben und auf einer Karte verortet.

Asphalt als beste Wahl

Eine der Lücken wurde vor kurzem geschlossen: Entlang des Rußbaches, der die Gemeinde durchquert, gab es in vielen Bereichen schon Rad- und Gehwege oder Güterwege. Mitten im besiedelten Gebiet verlief aber am Rand eines als Bauland gewidmeten Ackers nur ein wenig genutzter Feldweg. Radfahrende und Kinder auf dem Weg zu den nahegelegenen Schulen mussten Umwege über befahrene Straßen in Kauf nehmen.

Die Radlobby setzte sich für eine Asphaltierung dieses Wegstücks ein. Für Radwege im besiedelten Gebiet, die nicht nur zur Erholung, sondern auch für Alltagswege genutzt werden, ist As-

phalt die beste Wahl: Radfahrende sind darauf wegen des geringen Rollwiderstands schneller unterwegs als auf anderen Belägen, über deren Einsatz in Wolkersdorf diskutiert wurde; bei Regen werden sie weniger schmutzig, bei Trockenheit wirbeln sie weniger Staub auf. Außerdem soll der Weg auch für Kinder mit Rollern oder Rollschuhen geeignet sein, ebenso für Bewohner*innen des nahen Pflegeheims, die mit Rollstuhl oder Rollator unterwegs sind.

Naturpfad und Blühstreifen

Gegen die geplante Asphaltierung gab es aber Proteste von Anrainer*innen und Hundebesitzer*innen.

Bei einer Zusammenkunft fanden die politisch Verantwortlichen mit Befürworter*innen und Gegner*innen des Radwegs einen Kompromiss: Der Radweg wurde einen halben Meter schmaler gebaut als ursprünglich geplant, sodass für Fußgänger*in-



Radfahrende kommen auf dem asphaltierten Weg jetzt gut voran, ein spezielles Lichtkonzept soll nachtaktive Tiere schonen.

nen und Hunde ein Naturpfad blieb. Um die Lichtverschmutzung in Grenzen zu halten, wurde eine Lampe mit insektenfreundlicher Lichttemperatur installiert, deren Lichtkegel auf den Boden gerichtet ist und die ab 22 Uhr auf die halbe Stärke gedimmt wird. So werden Anrainer*innen und nachaktive Tiere weniger irritiert.

Zur Förderung der Biodiversität wurde auf einer Seite des Wegs ein Blühstreifen angelegt, der höchstens

zwei Mal jährlich gemäht wird. Der im Frühling 2021 eröffnete Weg wurde gut angenommen und wird sowohl von Alltagsradfahrenden und Schulkindern als auch von Erholungssuchenden und Jogger*innen gern genutzt.



WAS HEISST EIGENTLICH?

Lux

Wer ein Fahrradlicht kaufen will, ist mit verschiedenen Angaben über die Helligkeit konfrontiert. Mal wird die Maßeinheit Lux verwendet, mal ist von Candela die Rede, mal von Lumen. Was hat es damit auf sich?

In Österreich müssen Vorderlichter mindestens 100 Candela haben. Lux sagen im Wesentlichen dasselbe aus wie Candela – aber nur, wenn sie nach den Vorgaben der

deutschen Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) gemessen wurden. Weniger seriöse Hersteller täuschen bei Angaben in Lux. Auf diese verlassen kann man sich daher nur, wenn dabei steht, dass sie sich auf die StVZO beziehen. Dann gilt: Ein Lux entspricht 100 Candela.

Häufig findet sich auf Lampen eine Angabe in Lumen. Das ist die Maßeinheit für das insgesamt von

einer Lampe abgegebene Licht. Wie hell die Lampe die Straße beleuchtet, wird damit nicht gesagt.

Um den Gegenverkehr nicht zu blenden, sollte man beim Einstellen des Vorderlichts darauf achten, dass es nicht nach oben leuchtet. Der hellste Fleck des Lichts sollte etwa zehn Meter vor dem Rad auf der Straße liegen.

Mario Sedlak

Und wie jetzt weiter?

Wieder mal vor einem überraschend gesperrten Radweg gestrandet? Warum bei Straßenarbeiten immer noch so oft auf den Radverkehr vergessen wird und was passieren muss, damit sich das bessert.

BERICHT: Philipp Schober



Eine Baustelle zwischen Parlament und Naturhistorischem Museum in Wien zeigt vor, wie es nicht sein sollte.

Wer kennt es nicht: Ein Bauzaun, ein Hinweisschild mit Richtungspfeil für Fußgänger*innen, für Radfahrende nur ein Radweg-Ende-Schild. Für den Autoverkehr wurde ganz selbstverständlich eine Umleitung eingerichtet und beschildert, auf den Radverkehr wurde vergessen.

Die Ungleichbehandlung von Radfahrenden bei der Absicherung von Baustellen bedeutet einen erheblichen Komfortverlust und schürt unnötige Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen, auf deren Wege Erstere mangels Alternativen oft ausweichen müssen. Dabei ist es für den Fuß- und Radverkehr noch wichtiger als für den Autoverkehr, Baustellen verkehrssicher, direkt und möglichst komfortabel passieren zu können – schließlich kostet jeder Wechsel der Fahrbahnseite und jeder Meter mehr Radfahrende und Fußgänger*innen zusätzliche Zeit und Kraft.

Die Richtlinien auch umsetzen

Bei nicht vermeidbaren Sperrungen – besonders bei solchen im Hauptradverkehrsnetz einer Stadt oder Gemeinde – ist es wichtig, dass Behörden und Baustellenbetreiber fachgerechte Alternativen schaffen. Das kann eine durch Fahrbahnteiler oder Leitbaken geschützte Weiterführung auf der Fahrbahn sein, eine Weiterführung auf einem ausreichend breiten Gehsteig oder eine Umleitung.

Warum funktioniert das oft so schlecht, und wer ist verantwortlich dafür, es besser zu machen?

Offizielle Vorgaben für die Kennzeichnung von Baustellen und die Einrichtung von Umleitungen enthalten die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Ersatzrouten für Fußgänger*innen dürfen demnach nicht mehr als 50 Meter lang sein, solche für Radfahrer*innen dürfen höchstens 500 Me-

ter lang sein und müssen mit gelben Hinweiszeichen inklusive Radpiktogramm und durch orange Bodenmarkierungen deutlich erkennbar sein. Die RVS sind allerdings nur Empfehlungen, keine Gesetze.

Unkonkrete Baustellenbescheide

Wer Straßenbauarbeiten durchführt, ein Gerüst oder einen Container aufstellt oder durch eine sonstige Baustelle den Straßenverkehr beeinträchtigt, muss bei der Bezirkshauptmannschaft, dem Magistrat oder dem Gemeindeamt eine Bewilligung gemäß § 90 Straßenverkehrsordnung (StVO) beantragen. In ihrem Bewilligungsbescheid kann die Verkehrsbehörde dann rechtlich bindende Auflagen für eine sichere Abwicklung der Arbeiten vorgeben. In der Praxis stehe im Baustellenbescheid aber oft nur, dass der Radverkehr „in geeignetem Maße zu berücksichtigen“ sei, sagen Baustellenbetreiber.

Offenbar fehlt also bei den Verkehrsbehörden das Bewusstsein (oder das Personal), das nötig wäre, um in den Bescheiden angemessen detaillierte Vorgaben zu machen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Helfen können da wiederum Vorgaben von Seiten der Politik. Einzelne Städte, etwa Linz, Graz und Innsbruck, haben bereits eigene Richtlinien oder Leitfäden zum Thema Baustellen und Radverkehr geschaffen, das Land Vorarlberg arbeitet derzeit an einer landesweiten Richtlinie.

Mehr Bewusstsein auf allen Ebenen

Damit der Radverkehr bei Baustellen in Zukunft gleichberechtigt mitgedacht wird, braucht es also auf allen Ebenen mehr Bewusstsein für die Bedürfnisse von Radfahrenden und dafür, dass Hauptradrouten nicht einfach ersatzlos gesperrt werden können: Die Verkehrsstadträt*innen müssen Richtlinien in Auftrag geben und auf deren dauer-

hafte Umsetzung durch die Behörden pochen. Die Behörden müssen den Baufirmen in ihren Baustellenbescheiden konkretere Vorgaben für den Radverkehr machen und deren Einhaltung kontrollieren. Und die Baufirmen müssen ihre Mitarbeiter*innen, vor allem die Poliere, intensiver schulen.

Wie Hauptradrouten selbst unter schwierigen Bedingungen befahrbar gehalten werden können, zeigten im Jahr 2022 drei Hochbaustellen am Naschmarkradweg in der Linken Wienzeile in Wien, für die Kräne auf dem Radweg errichtet werden mussten. Hier sprachen Behörde, Bezirk und Baustellenbetreiber frühzeitig miteinander, der Magistrat machte im Baustellenbescheid klare Vorgaben, und eine gute Lösung wurde erzielt: man errichtete befahrbare Kranfundamente, eine Sperre des Radwegs wurde so gar nicht erst nötig.

Was tun bei fehlenden Umleitungen?

Wenn Sie in Wien auf eine gesperrte Hauptradroute ohne beschilderte Umleitung treffen, empfiehlt die Radlobby Wien folgende Vorgehensweise, die analog auch in anderen Gemeinden anwendbar ist:

- Machen Sie Fotos und notieren sich Straße und Hausnummer.
- Wenn Baustellen-Personal anwesend ist, fragen Sie den Polier nach dem Baustellenbescheid.
- Ansonsten fragen Sie bei der nächsten Polizeieinspektion nach. Diese kann den Bescheid mitsamt Auflagen einsehen – falls die Realität nicht den Auflagen entspricht, bestehen Sie darauf, dass die Polizei selbst vor Ort nachsieht und die

Einhaltung der Auflagen einfordert. Sollten Sie auf Unverständnis treffen, fragen Sie die Polizist*innen, wie sie bei einer plötzlichen Blockade einer allgemeinen Hauptstraße vorgehen würden.

- Hilft das nicht, fragen Sie bei der Infoline Straße und Verkehr der MA 46 (+43 1 955 59) nach den Auflagen zur betreffenden Baustelle und klären telefonisch ab, ob sie eingehalten wurden. Bei Abweichungen lassen Sie sich erklären, wie die Zuständigen mit dem Problem umgehen werden und wann mit einer Verbesserung zu rechnen ist.

Den gesamten Handlungsleitfaden finden Sie unter radlobby.at/wien/soko-radweg-sperre

Anzeige



bike-festival.at 

MESSE-HIGHLIGHTS

- Aktuelle Trends und Produktneuheiten aller führenden Topmarken
- Demo-Area mit groß angelegtem Rundkurs zum ausgiebigen Testen
- Umfangreiches Rahmenprogramm mit Live-Sessions und spannenden Contests

11. - 12. Feb. 23

 Messe Wels

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



Tirol, B182 Brennerstraße Neuer Geh- und Radweg mit Schwachstellen

Die Entfernung zwischen der Gemeinde Natters und der Innsbrucker Innenstadt beträgt etwa fünf Kilometer, was eine ideale Strecke für das Fahrrad ist. Die Verbindung führt jedoch über die kurvige Brennerstraße B182 mit Tempo 60 und starkem PKW- und LKW-Verkehr.

Jetzt wurde parallel zur B182 zwischen dem Sonnenburgerhof und der Abfahrt Sonnenburg-Brennerstraße ein 600 Meter langer und 3,8 Meter breiter Geh- und Radweg errichtet. Die Kosten betragen 1,3 Millionen Euro.

Etwa in der Mitte wechselt der Weg die Straßenseite. Zur Querung ist eine Mittelinsel vorhanden, es dauert jedoch lang, bis sich im starken Kfz-Pendler*innenverkehr eine Lücke zum Queren ergibt. Abhilfe würde eine Verlängerung des Tempo-40-Abschnittes beim Sonnenburgerhof bis hin zur Querung bringen. Zudem behindert der Bewuchs Richtung Tankstelle die Sicht und sollte zurückgeschnitten werden.

Ein großes Minus ist die Engstelle beim Sonnenburgerhof, wo das Schieben des Fahrrads verordnet wurde. Hier sollte die Böschung zurückgestutzt werden, sodass genug Platz zum Radfahren entsteht.



Wiener Neustadt, Frohsdorfer Straße Zu schmal, lückenhaft und auf der falschen Seite

Die Frohsdorfer Siedlung liegt drei Kilometer vom Wiener Neustädter Hauptplatz entfernt, eine ideale Fahrrad-Distanz. Durch die Siedlung führt die L148, eine fast gerade Tempo-50-Straße ohne tempoverringende Einrichtungen.

Auf der Westseite der Straße, wo nur wenige Häuser stehen, wurde zwischen der Francesca-Scanagatta-Straße und der Bushaltestelle ein 200 Meter langer und 1,8 Meter breiter gemischter Zweirichtungsrund- und Gehweg errichtet. An einer Stelle ist er nur 1,5 Meter breit. Den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr (RVS) zufolge müsste ein solcher Weg drei Meter breit sein.

Auf der Ostseite der Straße, wo sich der Hauptteil der Siedlung befindet, wurde kein Radweg errichtet. Wer sich im Mischverkehr nicht wohlfühlt, muss bei Fahrten stadteinwärts also zwei Mal die L148 queren. Nach massiven Protesten der Anrainer*innen samt Medienberichten wurde auf Vorschlag der Radlobby zumindest die Benützungspflicht aufgehoben. Zwischen der Bushaltestelle und dem vom Ende der Siedlung nach Wiener Neustadt weiterführenden Radweg klafft weiterhin eine 300 Meter lange Lücke. Eine Schließung ist nicht geplant.



Linz, Ramsauerstraße Gelungene Umleitung an einer Baustelle

In der Ramsauerstraße verläuft ein etwa ein Kilometer langer Radweg, eine wichtige Verbindung zum dortigen Gymnasium. Wegen einer Baustelle ist er aktuell zwischen Feilstraße und Eichendorffstraße auf etwa 100 Metern Länge nicht befahrbar. Erfreulicherweise wurde dort die Parkspur mit 15 Stellplätzen aufgelassen und an ihrer Stelle eine Umleitung für den Radverkehr eingerichtet. Die Umleitung ist mit Baken und orangen Bodenmarkierungen gekennzeichnet.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten auch auf der Straße Baken aufgestellt werden, damit der Verschwenk des Radweges für Kfz-Lenkende schon aus größerer Entfernung deutlich zu erkennen ist.



Wien 18, Gersthofer-/Pötzleinsdorfer Str. Gute Lösung für schwierige Strecke

Die Gersthofer und die Pötzleinsdorfer Straße stellen die einzige geradlinige und nicht allzu steile Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den äußeren Bezirksteilen Währings dar. Kopfsteinpflaster, längsparkende Autos und Straßenbahnschienen machen das Radfahren dort aber schwierig und unangenehm.

Durch Bauarbeiten zur Sanierung der dortigen Allee ergab sich eine Chance, auch die Radinfrastruktur zu verbessern. Zwischen Erndtgasse und Scheibenbergstraße verläuft jetzt ein 2,6 Meter breiter Zweirichtungsrundweg. Weiter bis zum Max-Schmidt-Platz reichte der Platz nicht für eine Trennung von Fuß- und Radverkehr, es wurde daher ein vier Meter breiter Geh- und Radweg errichtet. Beide Radwege sind nicht benützungspflichtig.

Das ist eine gute Lösung: Bergauf ist der gemischte Geh- und Radweg wegen des langsamen Tempos der Radfahrenden relativ unproblematisch; bergab können vorsichtige Radfahrende gemächlich auf dem Geh- und Radweg fahren, und wer es eilig hat, kommt auf der Straße rasch voran.



Wien 1., Radweg Rathausplatz Leihradstation verengt Geh- und Radweg

Am Rathausplatz verläuft zwischen dem Universitätsring und der Ausfahrt der Rathausgarage die Ring-Rund-Haupttradrouten, geführt als gemischter Zweirichtungsrund- und Gehweg. Die Gesamtbreite der Fläche beträgt 4,3 Meter. Bis vor einigen Monaten verengte dort eine Station des alten Citybike-Leihradsystems den stark genutzten Weg und machte ihn sowohl für Radfahrende als auch für Fußgänger*innen entsprechend unangenehm.

Mit dem neuen WienMobil-Leihradsystem ergab sich eine Chance, die Situation besser zu lösen. Leider wurde die WienMobil-Station aber genau am Standort der alten Citybike-Station errichtet. Weil sie noch dazu breiter ist als die alte Station, bleiben für den Geh- und Radweg nur 2,6 Meter übrig.

Laut den bis März 2022 gültigen alten Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr (RVS) mussten Geh- und Radwege mindestens drei Meter breit sein, laut den seit April gültigen neuen RVS beträgt die Mindestbreite auf Haupttradrouten 3,3 Meter.



Wien, 19./20. Heiligenstädter Brücke Barrierefrei über den Donaukanal

Zwischen den Rad- und Gehwegen auf beiden Seiten des Donaukanals und dem Rad- und Gehweg auf der Heiligenstädter Brücke gab es bisher keine barrierefreien Verbindungen, sondern nur Stiegen mit Schieberillen. Jetzt wurde auf der Seite des 19. Bezirks eine komfortable, 3,7 Meter breite Rampe errichtet. In ihrer Mitte macht sie eine 180-Grad-Kurve, dort ist sie aber auf fünf Meter verbreitert, was Begegnungen erleichtert.

Suboptimal ist der Anschluss an den Donaukanalradweg: Von der Rampe oder aus der Innenstadt kommende Radfahrer*innen müssen hier eine enge S-Kurve fahren und können ihren Schwung nicht nutzen.

Für die Zeit der Sanierung der Heiligenstädter Brücke wurde eine Ersatzbrücke für den Kfz-Verkehr errichtet. Diese wurde jetzt, nach dem Ende der Sanierung, zu einem vier Meter breiten Zweirichtungsrund- und Gehweg umgewandelt – eine erhebliche Qualitätssteigerung für Radfahrende und Fußgänger*innen.

Einfach online
Radbeschwerden abgeben:
radkummerkasten.at



ARGUS Fördernde Mitglieder

Fahrradshops

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



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



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



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



Starbike
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 Huber
Erdbergstraße 22
1030 Wien
Tel.: 0676/366 09 00
huberista.com



Werkstatt für Mikromobilität
Fahrst., E-Bike- und E-Scooter
Service
Lichtentaler Gasse 16–18
1090 Wien
Tel.: 0660/133 31 00
werkstatt@change.at
change.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



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
ciclopia.at



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
1070 Wien
Tel.: 01/522 19 02
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



Mistelbiker e.U.
Gerhard Dörtl
Florianigasse 54/7
1080 Wien
Tel.: 0680/12 76 183
office@mistelbiker.at
mistelbiker.at



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



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



dieradSTATION
WIEN HAUPTBAHNHOF

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



Radheim-Fünfhaus
Fahrrad.Werkstatt.Kollektiv
Dingelstedtgasse 2/1
1150 Wien
Tel.: 01/929 15 82
radheim.org



popsykkel – kinder radeln
Fahrräder, Hänger, Sitze, Werk-
statt
Reindorfstraße 9
1150 Wien
Tel.: 01/996 98 53
mail@popsykkel.at
popsykkel.at



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-
brunner
Mechaniker BRUNNER

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

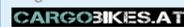


Fahrräder TRAPPL
Fahrradverkauf und Werkstatt
Leyststraße 75
1200 Wien
Tel.: 01/330 06 96
fahrradtrappl.at

RAD & TAT
Verkauf, Reparatur, Service
Fultonstraße 5-11/7/ R1
1210 Wien
Tel.: 0732 / 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



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



Brückl
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
rjordan@3rad.cc
3rad.cc, vanraam.de
Clever Cycling
Van Raam Spezialfahrräder



Reiseausrüstung

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



Radabstellanlagen

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

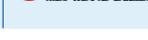


CONNEXURBAN
Fahrradparker /
Überdachungen
Tel.: 07613 / 8895
connexurban.at
CONNEXURBAN
»PRODUCTS

ORION Bausysteme GmbH
Waldstraße 2
D-64584 Biebesheim
Tel.: +49 6258 / 5552-0
orion-bausysteme.de



ZIEGLER
Außenanlagen GmbH
Betriebsstraße 13/Top 23
4844 Regau
Tel.: 07672/958 95
ziegler-metall.at
streetfurniture.at
ZIEGLER
Make Work for Green.



Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

39. Jahrgang / Heft 4

Erscheinungsdatum

9. Dezember 2022

Medieninhaberin

(Verlegerin) und

Herausgeberin

Radlobby ARGUS

DVR-Nr.: 0445495

ZVR-Zahl: 265962142

Sitz

Frankenberggasse 11
1040 Wien

Vorsitz

Andrzej 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 Grascopff

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

Reinhold Seitzl

Cover

Irma Tulek

© irma_zeichner

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



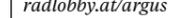
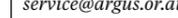
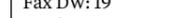
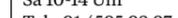
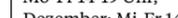
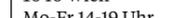
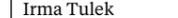
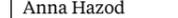
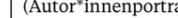
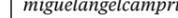
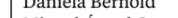
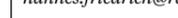
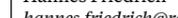
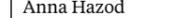
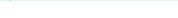
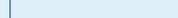
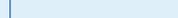
Hochschaubahn

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

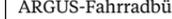
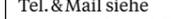
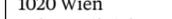
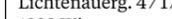
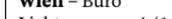
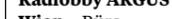
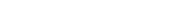
LastenradbotInnenendienst
Am Hundsturm 1
1050 Wien
Tel.: 01/353 0 353 DW 11
transport@heavypedals.at
heavypedals.at



Diverses

Die Radstation

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





Kommentare zu den neuen StVO-Regeln

Rechtsabbiegen bei Rot für Fahrrad Fahrende gemäß § 38 Abs 5a: Es gilt nicht generell, sondern nur mit der entsprechenden Zusatztafel. Jedenfalls muss angehalten werden. Die Zusatztafel mit der Erlaubnis muss in der Nähe des Rotlichts, auf das es sich bezieht, angebracht werden. Weiters gilt dieses Abbiegen nur bei Rotlicht und nicht etwa bei Gelb oder dauergelb blinkendem Licht. Bedauerlich erscheint, dass bei erlaubtem Rechtsabbiegen bei Rot für das Nichtanhalten keine gegenüber der Rotlichtübertretung günstigere Strafe eingeführt wurde.

Bitte um Zusendung allfälliger Straferkenntnisse nach neuer Rechtslage, da es doch gute Gründe dafür gibt, dass das Nichtanhalten von Radfahrenden beim erlaubten Rechtsabbiegen bei Rot keine Rotlicht- (§ 38 Abs 5) - sondern maximal eine Stop- ohne Vorrangverletzung (§ 9 Abs 4) darstellt, und damit eine geringere Strafdrohung zur Anwendung kommen sollte.

Verpflichtender Mindest-Seitenabstand beim Überholen gemäß § 15 Abs 4: Bisher galt, dass beim Überholen ein der Verkehrssicherheit und Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten ist. Nunmehr gilt, dass beim Überholen von Radfahrenden mit Kraftfahrzeugen der Seitenabstand im Ortsgebiet mindestens 1,5 Meter und außerhalb des Ortsgebiets mindestens zwei Meter zu betragen hat. Es gibt folgende Ausnahme: Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit des überholenden Kraftfahrzeugs von höchstens 30 km/h kann der Seitenabstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden.

Sollten die geschätzten Leser*innen eine Strafe nach neuer Rechtslage bekommen, weil sie einem Kraftfahrzeuglenkenden das Überholen nicht ermöglicht haben, ersuche ich um Kontaktaufnahme.

Annäherungsgeschwindigkeit gemäß § 68 Abs 3a: Bis zur StVO-Novelle 2019 galt, dass AUF der Radfahrerüberfahrt Radfahrende eine Geschwindigkeit von 10 km/h einhalten müssen. Dann galt, dass diese Geschwindigkeit nur bei der Annäherung einzuhalten ist. Nunmehr wird eine zusätzliche Ausnahme angefügt: „es sei denn, dass in unmittelbarer Nähe keine Kraftfahrzeuge aktuell fahren“. Sollte es also jetzt noch zu Strafen wie z.B. in der Argentinierstraße in Wien kommen, bitte ich die Leser*innen um Zusendung des Strafmandats zwecks Prüfung, ob es im Einklang mit der neuen Rechtsordnung ist.

Neuregelung Nebeneinanderfahren gemäß § 68 Abs 2: Zu den bisherigen Situationen, in denen das Nebeneinanderfahren erlaubt war, kommt nunmehr die Erlaubnis, auf allen sonstigen Radverkehrsanlagen nebeneinander zu fahren und auf Fahrbahnen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h ist, ausgenommen auf Schienenstraßen, Vorrangstraßen und Einbahnstraßen. Sollten die geschätzten Leser*innen eine Strafe für das Nebeneinanderfahren bekommen haben, ersuche ich um Zusendung derselben zwecks Prüfung, ob diese im Einklang mit der Neuregelung ist.



Anna Stöcher

Johannes Pepelnik ist Rechtsanwalt in Wien und Vertrauensanwalt der Radlobby

Lebensstil



Cinemascope Mein Leben mit Amanda

Das neue Leben beginnt mit einer Radfahrt durch Paris. David (Vincent Lacoste) ist ein lebenslustiger 24-jähriger Pariser Junggeselle. In der Schlüsselzene von „Mein Leben mit Amanda“, nach 22 Minuten des sensiblen französischen Dramas, hat er erst einmal mit dem Verkehr zu kämpfen.

Er ist auf dem Weg zum Bois de Vincennes, zu einem Picknick mit seiner Schwester. Sie hat gerade den (Auto-) Führerschein gemacht und ist schon dort. Er ist, wie so oft, zu spät dran und braucht mit dem Rad etwas länger. Und trotz Autoverkehr rettet ihm genau diese Fahrradfahrt das Leben.

Als seine Schwester von einem Tag auf den anderen nicht mehr da ist, übernimmt er die Verantwortung für seine siebenjährige Nichte Amanda (Isaure Multrier) und muss sein Leben als alleinerziehender Onkel neu organisieren. Es geht um ein Danach, das Leben muss weitergehen, aber wie? Amanda lernt jedenfalls früh die Bedeutung der englischen Redewendung „Elvis has left the building“.

Regisseur Mikhaël Hers hält das emotionale Gewicht dieser stillen, aber dynamischen Geschichte nahezu perfekt in Balance und vermeidet bewusst sich anbietende Klischees und übertriebenen Pathos. Ein erfreulicher Lichtblick im durchwachsenen französischen Gegenwarts-Kino.

Marian Wilhelm

Mein Leben mit Amanda

Spielfilm, Frankreich 2018, 107 Minuten
Regie: Mikhaël Hers



„Mein Leben mit Amanda“ ist online bei diversen Anbietern erhältlich, u.a. kostenlos bei filmfreund.de. und auf der Amazon-Plattform freevee tinyurl.com/amanda-streams

Briefe aus der Ferne Dieses Mal: London

Radfahren in London: Das war eine Überwindung. Auf der Straße, am Gehsteig, überall zu wenig Platz. Der Verkehr lähmt die Stadt bei Tag und Nacht. Enge Fahrbahnen, unübersichtliche Kreuzungen, minimalistische Radwege. Monströse Baustellen, doppelt bereifte Lastwagen, Müllabfahren, Armeen roter Doppeldeckerbusse. Aus jedem Winkel schießen Menschen auf die Fahrbahn. Wind, Regen, noch mehr Wind. Und das alles auf der falschen Straßenseite.

Wer tut sich das an? Menschen wie ich, die unter anderen Fortbewegungsarten noch mehr litten. Mit der Underground ins Büro im Zentrum von London zu fahren, ist auch für Menschen ohne Klaustrophobie schwer erträglich.

In meiner Heimatstadt Wien bin ich früher nur unregelmäßig Rad gefahren. Bis ich es in London wagte, vergingen Monate. Dann ging es schnell: Schon bald fuhr ich überall mit dem Rad hin.

Beim Slalomfahren durch den Dauerstau war ich lebendiger. Die Enge wich einem Gefühl der Freiheit. Ich sah die Stadt mit anderen Augen, konnte mich viel besser orientieren, fand in den anderen Radfahrer*innen Verbündete.

Mir fiel auf, dass neue Radwege entstehen, dass die Stadtregierung das Radfahren unterstützt. Bishopsgate, eine große Straße mitten im Zentrum, die auf meinem Arbeitsweg lag, wurde saniert und bekam trotz Platzmangel einen getrennten Radweg. Was für ein gutes Gefühl!

Im Londoner Verkehrschaos lernte ich, sehr aufmerksam zu fahren. Auf meine Rechte hinzuweisen und mich – bei aller Vorsicht – selbstbewusst fortzubewegen. Das Radfahren begann, mir wirklich Spaß zu machen. Mittlerweile lebe ich wieder in Wien – und radle natürlich weiter.

Fabian Graber



Der Londoner Verkehr mit seinen Armeen von Doppeldeckerbussen wirkt einschüchternd – aber die Stadtregierung unterstützt das Radfahren und das merkt man.



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



Alle Vorteile für Radlobby-Mitglieder
Seite 20

Kinder/Jugendliche bis zum 19. Lebensjahr sind automatisch bei der Rechtsschutzversicherung mitversichert.

radlobby.at/mtg

Eine Zeitreise durch die Fahrradgeschichte

In der niederösterreichischen Kleinstadt Retz betreibt ein Verein in der ehemaligen Rumpelkammer eines Schlosses ein Fahrradmuseum. Gegründet hat es ausgerechnet ein ehemaliger Automechaniker.

REPORTAGE: Isabella Klebinger

Vom Bahnhof Retz ein paar Minuten die Anhöhe hinauf, durch den kleinen Park, ein Stück um das barocke Schlossgebäude herum – schon steht man vor einem kunstvoll aus miteinander verschweißten Fahrradrahmen gearbeiteten Tor. Dahinter verbirgt sich ein ungewöhnliches Museum: Der passionierte Sammler Fritz Hurlt, 77, und seine ehrenamtlichen Helfer*innen haben im Schloss Gatterburg mit viel Engagement hunderte Exponate aus der Fahrradgeschichte zusammengetragen.

Sogar von der Decke hängen Räder

Vom Tor führen Holztreppen und ein Treppenlift hinunter zum Eingang des Museums, das in der ehemaligen Rumpelkammer des Schlosses unter Erdniveau liegt. Betritt man das Museum, fühlt man sich sofort wie in einer anderen Welt.

Bis oben hin sind die Räume voll mit historischen Exponaten: Zwischen alten Schaufensterpuppen in historischen Kostümen drängen sich Werbetafeln und Werkzeuge, Hupen und Fahrradglocken. Sogar von der Decke hängen Schilder und Fahrräder. Eine dichte Zeitreise-Atmosphäre herrscht in den Räumen, es riecht ein wenig nach Radwerkstatt und den altheurwürdigen, dicken Schlossmauern.

Die Ausstellungsstücke stammen aus den Jahren 1820 bis 1985, die Bandbreite reicht von historischen Laufrädern, sogenannten Velocipeden, über Hochräder, Waffenräder und ein eigenartiges Kurbelrad bis hin zu kultigen Rennrädern der 1970er- und 1980-er Jahre. Die meisten der 298 fahrbaren Exponate hat der Museumsgründer Hurlt in der Werkstatt im Keller seines Hauses mit Liebe zum Detail selbst repariert und restauriert.

Hurlt ist ein unscheinbarer Mann mit Schiebermütze, kariertem Pullunder und Blue Jeans. Aber man merkt

rasch: Seine Erklärungen und Ausführungen sind Teil des Museums. Hurlt verbringt ein Gros seiner Zeit vor Ort, erzählt persönliche Geschichten und gibt seine Sicht auf die Fahrradgeschichte an interessierte Besucher*innen weiter. Seinen urigen Weinviertler Dialekt lässt er kurz beiseite, als er zwei deutschsprechenden Besuchern aus Tschechien erklärt, wie sie durch die Ausstellungsräume gehen sollen.

Das neueste Ausstellungsstück ist das Steyr-Waffenrad im Eingangsbereich. Es hat als Dienstfahrzeug des eigenwilligen Dorf-Gendarmen Simon Polt, gespielt von Erwin Steinhauer, überregionale filmische Bekanntheit erlangt. Die Polt-Verfilmungen nach den Romanen von Alfred Komarek wurden in der Gegend um Retz gedreht; stolz erzählt Fritz Hurlt, dass Komarek persönlich das Fahrrad im Frühjahr dem Museum übergeben habe.

Ein Teil der Ausstellung ist dem 2019 verstorbenen Wiener Fahrradmechaniker-Meister Wolfgang Brunner gewidmet. Der habe viel zum heutigen Stand des Museums beigetragen, erzählt Hurlt: „Ich habe ihn oft um Rat gefragt, wenn ich etwas gebraucht habe. Wolfgang hatte das Fahrrad-Reparieren ja von Grund auf gelernt.“

Hurlt selbst ist zwar auch Mechanikermeister – allerdings für Autos. Wie kommt ein Automechaniker dazu, ein Fahrradmuseum zu gründen?

Ein Neustart mit dem Fahrrad

In den 90er-Jahren habe er für seine Werkstatt einen Werbeträger aus Fahrrädern bauen wollen, eine Art Tandem, erzählt er. Um zwei alte Räder dafür zu finden, habe er Zettel ausgehängt – und am Ende mehr als zehn historische Räder in seinem Besitz gehabt, die zum Weggeben zu schade waren. Er reparierte alle Räder, stellte sie in die KFZ-Werkstatt und merkte, dass sein Werbeträger bei Kund*innen gut ankam.

298

Fahrräder sind derzeit im Museum ausgestellt

360

Quadratmeter hat das Museum derzeit, 40 weitere sollen im Frühling dazukommen

56

Vereinsmitglieder helfen ehrenamtlich mit

2.000

Menschen besuchen das Museum derzeit pro Jahr

1



2



1

Hochräder wie dieses wurden Ende des 19. Jahrhunderts vom „Sicherheitsniederrad“ verdrängt.

2

Initiator Fritz Hurlt verbringt viel Zeit vor Ort, seine Erklärungen sind Teil des Museums.

3

Die Stahlrahmen alter Waffenräder sind manchmal aufwändig verziert.

4 + 5

Die Idee, Fahrräder aus Bambus zu bauen, ist nicht neu: Dieses Exemplar wurde um 1900 von der Bambus-Fahrradfabrik Grundner & Lemisch in Klagenfurt hergestellt.

6

Ein Ur-Ur-Ur-Opa heutiger Fahrräder: Mit einem Velociped, auch Laufmaschine genannt, bewegte man sich im 19. Jahrhundert im Laufschrift fort.

3



4



5



6



Fahrradmuseum Retz
Schlossplatz 5, 2070 Retz

Öffnungszeiten
Mai bis Oktober:
täglich von 14 bis 17 Uhr
November bis April:
auf Anfrage

Eintritt
Erwachsene: 4 Euro
Ermäßigt (Studierende,
Senior*innen und Gruppen):
3 Euro
Familienkarte: 7 Euro
Kinder (11-14): 2 Euro
Kinder (6-10): 1 Euro

Derzeit suchen Fritz Hurlt
und sein Team nach
weiteren ehrenamtlichen
Mitarbeiter*innen.

Fritz Hurlt: 0664/6431791
mail@fahrradmuseum.at
www.fahrradmuseum.at/museum

So begann seine Sammelleiden-
schaft. Besonders die technische Viel-
falt und die kunstvolle Fertigung von
alten Fahrrädern begeistern ihn, sagt
Hurlt.

Nur wenig später verlor er seinen
Job in der Autowerkstatt und stand
mit 55 Jahren vor dem Nichts, erzählt
Hurlt. Etwa zur gleichen Zeit kam ihm
die Idee, ein Radmuseum zu gründen.
Ehemalige Arbeitskollegen, Freund*in-
nen und andere Radbegeisterte halfen
mit, der Verein „s Fahrrad im Schloss“
wurde 1998 gegründet, im Jahr 1999
öffnete das Museum.

„Ich hatte Glück, dass ich so schnell
wieder eine Aufgabe gefunden habe
und nicht in ein Loch gefallen bin“,
reflektiert Hurlt. Seither habe er sei-
nen Arbeitsplatz einfach ins Museum
verlegt, wo er bis heute ehrenamtlich
arbeitet.

Wie er sich selbst fortbewegt, hat
sich durch die Arbeit mit den Fahr-
rädern allerdings nicht verändert: Er
fahre kaum Rad, sondern nehme aus
Bequemlichkeit meist das Auto, sagt
Hurlt. „Mich interessiert die Fahrrad-
geschichte und Technik mehr als das
Fahren.“ Das Thema Umweltzerstörung
bewege ihn dennoch, sagt der Muse-
umsgründer und kritisiert die umwelt-
schädlichen und sozial fragwürdigen
Abbaumethoden von Lithium für E-
Bike-Akkus. Um die vielen Agenden
des Museumsvereines kümmert sich

Hurlt nicht alleine. Der Betreiberverein
„s Fahrrad im Schloss“ ist von zehn
Gründungsmitgliedern im Jahr 1999
auf heute 56 Mitglieder angewachsen,
die ehrenamtlich zum Betrieb des Mu-
seums beitragen.

Jährlich veranstalten sie eine ge-
meinsame Ausfahrt mit historischen
Fahrrädern und ein Spanferkelgrillen
vor dem Schloss. Ein paar unschein-
bare Fotos auf dem Empfangstisch des
Museums zeigen das Team in den 90er-
Jahren beim Renovieren der Museums-
räume und lassen das Ausmaß der eh-
renamtlichen Arbeit erahnen.

Das 300. Rad ist schon in Arbeit

Finanziert wird das Museum vor-
wiegend aus Spenden und Eintrittsgel-
dern. Für Umbauten – etwa den Einbau
des Treppenlifts am Eingang des an-
sonsten barrierefreien Museums – und
Erweiterungen bekam der Verein För-
derungen von EU, Land und Gemeinde.
Die Gemeinde griff auch ein, als im Jahr
2015 der Eigentümer des Schlosses den
Mietvertrag mit dem Verein nicht mehr
verlängern wollte und das Museum vor
dem Aus stand.

Der aktuelle Mietvertrag läuft noch
bis 2034, für den kommenden Frühling
ist eine Erweiterung des Museums – es
ist bereits die dritte – geplant. Das 300.
Fahrrad dafür hat Fritz Hurlt bereits in
Arbeit.

Der Radschlag

Sie fragen – unsere Expertinnen antworten

„Wie ist das mit dem Vorrang, wenn ich aus einer geöffneten Einbahn herauskomme? Da rechnen andere Verkehrsteilnehmer*innen nicht unbedingt mit mir – gilt trotzdem die Rechtsregel, oder habe ich Nachrang gegenüber von links kommenden Fahrzeugen? Und wie ist es, wenn ich aus einer Fußgängerzone oder einer Wohnstraße komme?“

Stephanie, 1170 Wien

Die Juristin



Lisa Lederer
ist Rechtsanwaltsanwältin
bei Alix Frank Rechtsanwälte

Die Rechtsregel ist die grundlegendste Vor-
rangregel der StVO und gilt immer, wenn nicht
ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Aus-
nahmen sind etwa die Vorschriftszeichen „Vor-
rang geben“ und „Halt“, die Fließverkehrsregel
(Fahrzeuge im fließenden Verkehr haben Vor-
rang gegenüber solchen, die aus dem ruhenden
Verkehr kommen) und die Bestimmung, dass
Radfahrende, die einen nicht durch eine Rad-
fahrerüberfahrt fortgesetzten (Geh- und) Rad-
weg verlassen, Nachrang gegenüber anderen
Fahrzeugen im fließenden Verkehr haben.

In einer „geöffneten Einbahn“ wurde durch
Verordnung das Radfahren gegen die Einbahn-
richtung erlaubt. Gekennzeichnet wird dies
durch den Zusatz „ausgenommen Fahrrad“. In
Sachen Vorrang gibt es zwei Varianten:

Führt ein (durch Linien und Radpiktogram-
me am Boden gekennzeichnet) Radfahrstreifen
gegen die Einbahn, haben Radfahrende dort,
wo er endet, Nachrang, sofern keine Rad-
fahrerüberfahrt vorhanden ist.

Ist kein Radfahrstreifen vorhanden, gilt die
Rechtsregel, und Radfahrende haben Vorrang.

In Wohnstraßen darf man immer Rad fahren
(und zwar auch gegen die Einbahn), in Fußgän-
gerzonen nur, wenn der Zusatz „ausgenommen
Fahrrad“ vorhanden ist. Beides sind Verkehrs-
flächen des ruhenden Verkehrs. Verlässt man
sie, hat man daher Nachrang gegenüber dem
Fließverkehr. Bei Kreuzungen von verschiede-
nen Verkehrsflächen des ruhenden Verkehrs
gilt wiederum die Rechtsregel.

Die Verkehrspsychologin



Christine Chaloupka
ist Verkehrspsychologin und Mitautorin
eines Lehrbuchs

Aus psychologischer Sicht ist hier ein Punkt
wichtig, der schon in der Frage mitschwingt: Ich
muss immer die Erwartungshaltung anderer
Verkehrsteilnehmer*innen in einer bestimm-
ten Situation einkalkulieren, egal ob ich nun
Radfahrer*in, Lenker*in eines Pkw oder Fuß-
gänger*in bin. Wenn der oder die andere nicht
mit mir rechnet, verlängert das seine oder ihre
Reaktionszeit – und das kann schon mal mehr
als eine Sekunde Unterschied machen. Der Vor-
rang alleine hilft ja nicht, es muss auch eine ent-
sprechende Handlung der jeweils Beteiligten
damit zusammenhängen.

Man sollte in solchen Situationen also ver-
suchen, Blickkontakt mit den anderen Ver-
kehrsteilnehmer*innen aufzunehmen. Ist das
nicht möglich oder ist man unsicher, ob die an-
dere Person einen wahrgenommen hat, sollte
man sicherheitshalber das eigene Tempo ver-
langsamen.

BÜCHER

Aus der Steiermark in die weite Welt

Schon ab den 1880er-Jahren
wagten sich steirische Radpion-
ier*innen mit ihren Hochrädern
auf ferne Reisen. Nach Venedig
und Triest ging es bald auch in
den Süden von Tunesien und
Algerien. Diese ersten Aben-
teurer*innen sind nur einige der
insgesamt 111 Sportler*innen,
Wallfahrer*innen und (Welt-)
Reisenden aus der Steiermark,
die der Autor Richard Resch in
seinem umfangreich bebilderten
Fahrradbuch vorstellt. Er porträ-
tiert die Radfahrenden, erzählt
ihre Geschichten und lässt sie
zu Wort kommen. 140 Jahre
vielseitige steirische Radge-
schichte laden ein zum Schmö-
kern, Schauen und Nachfahren.
Omo Lisboa

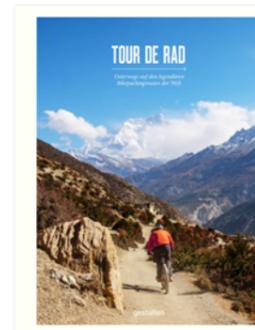
Resch, Richard
**Radabenteurer*innen. Aufbruch
und Lust aufs Außergewöhnliche**
Graz: Weishaupt Verlag, 2022
ISBN 978-3-7059-0556-6
216 Seiten, 45 Euro



Packtipps, Reparaturhilfe und ganz viel Fernweh

Die Freiheit am Rad
erleben – ohne viel Gepäck und
oft abseits der großen Wege:
Der Bikepacking-Experte Stefan
Amato stellt beliebte Radtou-
ren vor und gibt viele nützliche
Tipps für die Reiseplanung,
Ausrüstung und Fahrradwahl,
für die Reparatur unterwegs
und für Reisen in abgelegene
Gegenden. Vom Raid Pyrénées
zwischen Frankreich und Spa-
nien oder dem GranGuanche
auf den Kanarischen Inseln über
die Ruta Austral in Patagonien
bis zur Iditarod durch Alaska –
der aufwändig bebilderte und
liebervoll illustrierte Reiseband
sorgt für Fernweh nicht nur bei
geübten Tourenfahrer*innen.
Omo Lisboa

gestalten & Stefan Amato (Hrsg.):
**Unterwegs auf den legendären
Bikepackingrouten der Welt**
Berlin: gestalten Verlag, 2022
ISBN 978-3-96704-060-9
272 Seiten; 46,30 Euro





Vello Rocky ab 1590 €

NEU



Fahrradlichter ab 11 €

Winterhandschuhe schon ab 28 €



Radlobby ARGUS-Shop Frankenberggasse 11, 1040 Wien, Mo–Fr **14–19 Uhr** Dezember: Mi–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.



TECHNIK-TIPP

Gut durch den Winter

Immer mehr Menschen nutzen ihr Fahrrad das ganze Jahr über. Es ist auch in den kalten Monaten ein ideales Fortbewegungsmittel und Sportgerät – es braucht nur ein bisschen mehr Pflege als sonst.



Petra Moser
 ist Fahrradmechanikerin
 in der Werkstatt Radhaus in
 Wien-Margareten

Anfänger*innen

Streusalz und Feuchtigkeit können Kette und Komponenten ordentlich zusetzen, ihren Verschleiß beschleunigen und die Kette rosten lassen. Vor der Wintersaison und mindestens ein bis zwei Mal im Laufe des Winters solltest du die Kette daher mit Kettenreiniger und einem trockenen Tuch reinigen und danach langsam Kettenöl auf die Rollen an ihrer Innenseite tropfen.

Kontrolliere regelmäßig die Laufflächen deiner Reifen. Salz und Rollsplitt setzen ihnen zu, daher kommt

es im Winter häufiger zu Platten als im Sommer. Sind auf den Reifen durchgängige oder größere Risse erkennbar, tausche die Reifen aus (und, wenn du die Schläuche schon länger nicht getauscht hast, auch diese).

Die seitlichen Risse sind ein Indiz dafür, dass du oft mit zu wenig Luftdruck fährst. Der passende Luftdruck ist generell der beste Pannenschutz – prüfe daher, besonders im Winter, auch den Druck in den Reifen regelmäßig.

Fortgeschrittene

In den Wintermonaten, wenn es früh dunkel wird, ist eine zuverlässige Lichtanlage besonders wichtig. Wenn du einen Seitenläufer- oder Nabendynamo hast und das Licht nicht mehr funktioniert, kannst du dich selbst auf Fehlersuche begeben – manche mögliche Ursachen kannst du selbst beheben. Überprüfe zuerst, ob die Kabel am Dynamo und den beiden Lichtkörpern noch ordentlich angeschlossen und intakt sind. Leichte Beschädigungen am Kabel kannst du mit Isolierband abkleben; falls ein Kabel schon ganz durchgerissen ist, solltest du das Rad in eine Werkstatt bringen.

Ist nur ein Licht ausgefallen, weißt du schon mal, dass nicht der Dynamo das Problem ist. Wenn alle Kabel in Ordnung sind, ist vielleicht lediglich die Glühbirne kaputt – die kannst du einfach selber tauschen. Hast du eine

moderne LED-Lampe, muss der ganze Lichtkörper getauscht werden. Dafür fährst du am besten in die Werkstatt.

Profis

Unter Kälte und Nässe leiden auch die Brems- und Schaltzüge. Im schlimmsten Fall kann in einer kalten Winternacht die Schaltung oder die Bremse „einfrieren“, sodass du sie nicht mehr betätigen kannst. Daher ist es ratsam, vor dem Wintereinbruch die Schalt- und Bremszüge zu schmieren.

Bei einer gängigen Kettenschaltung geht das ganz einfach ohne Werkzeug: Schalte die Kette hinten zuerst auf das größte Ritzel und dann, ohne zu pedalieren, zurück auf das kleinste Ritzel. Dadurch löst sich die Spannung des Seiles, und du kannst die Bowde an den Anlötsockeln aushängen.

Schaue dir nun die Stelle am Seil an, an der es normalerweise in der Bowde liegt. Ist das Seil an dieser Stelle sehr rostig, tausche Seil und Bowdenhülle am besten gleich aus. Ansonsten tropfe einfach ein bisschen Kettenöl auf die Stelle.

Es gibt für den Winter auch speziell beschichtete Seile und Bowdenhüllen, die die Reibungsverluste reduzieren.

Ähnlich funktioniert das Schmieren der Bremszüge. Hast du eine V-Brake, hänge zuerst das Bremsseil bei der Zugführung (Pipe) aus und dann die Bremsbowde an den Anlötsockeln. Nun kannst du das Seil ölen.





Hilfe für eiskalte Händchen

Sechs Handschuh-Hersteller haben uns ihre wärmsten Wintermodelle geschickt. Kann eines von ihnen die notorisch durchgefrorenen Hände der DRAHTESEL-Chefredakteurin warmhalten?

TESTBERICHT: Ruth Eisenreich



Getestet bei

5,7°Celsius
5 km/h

Getestet in Größe 7

60 Euro
www.vaude.com

- Wärme ●●●●○
- Bequemlichkeit ●●●●○
- Fingerspitzengefühl ●●●●○
- Smartphone-tauglichkeit ○●●●○

VAUDE SYBERIA III Ich bin kein gutes Meerestier

Drei-Finger-Handschuhe oder Hummer-Handschuhe nennt man Modelle wie dieses: Zeige- und Mittelfinger sind gemeinsam verpackt, Ring- und kleiner Finger ebenso.

Es ist eine gewöhnungsbedürftige Konstruktion. Dass ich meinen Zeigefinger nicht flexibel bewegen kann, stört mich. Und während mein Ringfinger und mein kleiner Finger viel Platz haben und lange warm bleiben, werden mein Zeige- und Mittelfinger unangenehm eng aneinander gedrückt und –

vermutlich deshalb – deutlich schneller kalt.

Insgesamt hält der Vaude Syberia III meine Hände etwa gleich warm wie mein alter Skihandschuh. Aber er hat auch denselben großen Nachteil: Eine Touchscreen-Beschichtung gibt es nicht – will ich unterwegs das Smartphone verwenden, muss ich das mit bloßen Händen tun.



Getestet bei

8,3°Celsius
5 km/h

Getestet in Größe S

32 Euro
www.force.bike
www.argusshop.org

- Wärme ●●●●○
- Bequemlichkeit ●●●●○
- Fingerspitzengefühl ●●●●○
- Smartphone-tauglichkeit ○●●●○

FORCE ARCTIC PRO Ein Handschuh für Langfinger

Pianistin müsste man sein! Der Force Arctic Pro ist ein Handschuh für Menschen mit langen Fingern und schmalen Händen. Ein dicker Fingerhandschuh mit einem breiten, weichen Gummibündchen am Handgelenk, der sich im ersten Moment schön warm und kuschelig anfühlt – nur sind mir leider schon in Größe S, die sich auf meiner Hand grenzwertig eng anfühlt, die Finger deutlich zu lang.

Vielleicht ist das auch die Erklärung dafür, dass der

Handschuh meine Hände weniger gut warmhält, als ich aufgrund seiner Dicke vermutet hätte.

Die Fingerspitzen von Daumen und Zeigefinger bestehen aus einem anderen Material als der Rest, laut Herstellerangaben ist der Handschuh Touchscreen-kompatibel. Mein Handy ist allerdings anderer Meinung und lässt sich, egal wie oft und aus welchem Winkel ich es versuche, nicht zu einer Reaktion bewegen.

Kein kalter Wintertag ohne steife, schmerzende Finger: Eigentlich friere ich nicht allzu schnell, aber meine Hände sind eine Ausnahme.

Jahrelang bin ich mit Skihandschuhen geradelt (und habe sie verflucht, sobald ich mein Smartphone nutzen musste), erfolglos habe ich Kombinationen von Unter- und Überhandschuhen ausprobiert. Lenkerhandschuhe aus dem Internet, darunter Stoffhand-

schuhe mit Touchscreen-Fingern waren letzten Winter meine Rettung.

Aber es muss doch besser gehen? Wir haben sechs Hersteller gebeten, uns ihre jeweils wärmsten Winterhandschuhe zu schicken. Die Maße meiner Hände haben wir gleich mitgeschickt.

Um die Ergebnisse halbwegs unabhängig von Wetter und Tagesverfassung zu machen, fahre ich im November im Pippi-Langstrumpf-Stil durch

die Gegend: Auf einer Hand trage ich einen Testhandschuh, auf der anderen einen einfachen Stoff- oder einen billigen Skihandschuh. Oder ich fahre mit zwei verschiedenen Testhandschuhen, um sie miteinander zu vergleichen.

Unter null sank die Temperatur bis Redaktionsschluss leider nie. Im Dezember wird daher weitergetestet – die aktualisierten Ergebnisse finden Sie auf drahtesel.or.at.

LÖFFLER GLOVES WS WARM Für Winter in warmen Gefilden

Der erste Gedanke beim Öffnen der Packung: Haben die sich im Modell geirrt? Unter allen Testhandschuhen ist dieses Paar am dünnsten. Das Material kann das nicht ausgleichen: Kurz nachdem die Fingerspitzen meiner stoffbehandschuhten Hand kalt werden, werden es auch die im Löffler-Handschuh.

Die Handschuhe sind für mich groß geschnitten, die Finger eine Spur zu lang. Sie fühlen sich dennoch recht bequem an. Der Bund am Handgelenk ist kürzer und weiter als bei den anderen getesteten Modellen.

Der Nachteil in Sachen Wärmeleistung ist ein Vorteil in Sachen Fingerfertigkeit: Einen Zipp zu schließen oder meine Ohrstöpsel zu richten, ist mit keinem der getesteten Handschuhe ganz einfach – das Modell von Löffler schneidet dabei aber mit am besten ab.

Anders ist es beim Tippen auf dem Smartphone. Der Löffler-Handschuh hat zwar Touchscreen-Applikationen, aber diese sind so klein und so unpraktisch angebracht, dass schon das Eingeben eines PIN-Codes zum Geduldsspiel wird.



Getestet bei

6,7°Celsius
8 km/h

Getestet in Größe 7,5

69,99 Euro
www.loeffler.at

- Wärme ●○○○○
- Bequemlichkeit ●●●●○
- Fingerspitzengefühl ●●●●○
- Smartphone-tauglichkeit ●●○○○

XLC WINTERHANDSCHUH CG-L17 Flexibilität mit Beule

Am Handrücken des mitteldicken Fingerhandschuhs von XLC ist ein Regenschutz befestigt, der je nach Bedarf über die Hand gezogen oder in ein Täschchen am Handgelenk gestopft werden kann. Im Überzug sind Daumen und Zeigefinger jeweils einzeln, die anderen drei Finger gemeinsam verpackt.

Ob mit oder ohne Überzug, der Handschuh fühlt sich bequem an. Die Konstruktion hat allerdings ihre Tücken:

Trage ich den Handschuh ohne Überzug, habe ich eine

Touchscreen-Beschichtung an Daumen und Zeigefinger zur Verfügung, mit der ich mit etwas Geduld auch eine kurze Nachricht tippen kann. Ich muss dann allerdings mit einer Beule am Handgelenk leben, und der Handschuh fällt in Sachen Wärme durch: Meine Finger werden darin fast genauso schnell kalt wie in dünnen Stoffhandschuhen.

Ziehe ich den Regenschutz über, bleiben die Finger deutlich länger warm – die Touchscreen-Funktion ist dann allerdings weg.



Getestet bei

6,2°Celsius
4 km/h

Getestet in Größe S

42 Euro
www.xlc-parts.com

- Wärme ●●○○○
- Bequemlichkeit ●●●●○
- Fingerspitzengefühl ●●●●○
- Smartphone-tauglichkeit ●●○○○

Tipps für warme Hände

● Je kälter der ganze Körper ist, desto mehr Wärme entzieht er den Extremitäten. Deshalb sollten nicht nur Hände und Handgelenke, sondern auch andere Körperpartien warm gehalten werden. Das gilt vor allem für den Hals, den Nacken und den oberen Rücken: Dort beginnt die Versorgung der Arme – und somit der Hände – mit Blut, und über diesen Bereich gibt der Körper viel Wärme ab.

● Muskelverspannungen in Hals, Nacken und oberem Rücken können zu Durchblutungsstörungen der Hände führen. Eine krumme Sitzhaltung mit weit nach vorne gestreckten Armen begünstigt solche Verspannungen. Wer sie vermeiden will, sollte den Rücken geradehalten, die Schultern senken, den Kopf nicht einziehen und gelegentlich die Arme kreisen. So bleiben die oberen und mittleren Teile

des Trapezmuskels warm und beweglich.

● Der Körper verbrennt in kalter Umgebung mehr Fett und noch viel mehr Kohlehydrate. Hunger lässt frieren; für winterliche Radtouren einen Snack oder Riegel einzustecken, ist daher sinnvoll.

● Der Blutkreislauf braucht ausreichend Flüssigkeit. In trockener Winterluft verliert man über

die Atmung oft mehr Wasser als man denkt. Ein heißes Getränk in einer isolierten Radflasche sollte daher auf längeren Strecken ebenfalls mit dabei sein.

● Es ist doch passiert, die Finger sind durchgefroren? Zum Aufwärmen taucht man sie am besten in ein warmes, nicht heißes Wasserbad und knetet sie nur vorsichtig durch.
Reinhold Seidl



Getestet bei



Getestet in Größe 6

80 Euro
www.chiba.de



CHIBA ALASKA PRO Der Smartphone-Champion

Dass Drei-Finger-Handschuhe auch richtig bequem sein können, lerne ich am Chiba Alaska Pro. Anders als beim Modell von Vaude sind hier Daumen und Zeigefinger jeweils einzeln verpackt, die anderen drei Finger stecken in der selben Hülle und sind im Inneren durch dünne Stoffschichten getrennt. Für mich fühlt sich das wesentlich besser an.

Auch sonst fühlen sich meine Hände in diesem Handschuh sehr wohl: Er gehört zu den dicksten im Test, reicht weit übers Handgelenk, ist schön kuschelig und kann wärmetechnisch gut mit meinem alten Skihand-

schuh oder dem Vaude-Modell mithalten.

Und er hat einen großen Vorteil: die erstaunlich gut funktionierenden Touchscreen-Fingerspitzen. Vielleicht liegt es daran, dass mir der Chiba Alaska Pro einfach besonders gut passt – aber selbst das Tippen einer Nachricht gelingt mir trotz seiner Dicke fast so schnell wie mit bloßen Händen, ich erwische beinahe jeden Buchstaben fehlerfrei.

Einen Zippverschluss zu schließen oder Ohrstöpsel zu richten, ist mit dem dicken Handschuh schwierig. Schalten und bremsen kann ich damit aber problemlos.



Getestet bei



Getestet in Größe S slim

69,95 Euro
www.sq-lab.com



SQLAB ONE10 Für schmale und für breite Hände

Eine eigentlich naheliegende, aber selten umgesetzte Idee: Beim Handschuh SQ Lab kann man nicht nur zwischen verschiedenen Größen wählen, sondern auch zwischen den Varianten „slim“ und „wide“.

Der Fingerhandschuh sitzt bequem, hat einen gut schließenden Klettverschluss am Handgelenk und eine einigermaßen funktionierende Touchscreen-Beschichtung an Daumen und Zeigefinger.

Ähnlich wie das Modell von XLC hat auch der SQ Lab einen Regenüberzug am Handrücken, der in einem

Täschchen am Handgelenk verstaut werden kann (und dort eine Beule bildet). Anders als bei XLC umhüllt der Regenschutz hier aber nur den Zeigefinger (einzeln) sowie Mittel-, Ring- und kleinen Finger (zusammen); der Daumen bleibt draußen.

Um einen wirklich warmen Winterhandschuh handelt es sich beim SQ Lab allerdings nicht: Er ist das zweitdünnste Modell im Test und ohne Regenschutz nur wenig wärmer als meine Stoffhandschuhe.

Tour & Reise



In fünf Schritten zum Radabenteuer

Eine Individualreise am Rad ist ein tolles Erlebnis. Aber wie plant man die erste große Tour? Mit diesen Tipps vermeiden Sie die häufigsten bösen Überraschungen.



Nur einige der Touren der Autorin: unterwegs im Südtiroler Etschtal, in Mecklenburg, in der Lagune von Venedig und am Ruppiner See in Brandenburg

REISEBERATUNG: Valerie Madeja

1. Reiseziel

In Bayern, Südtirol, der Schweiz, den Niederlanden und Dänemark ist man flächendeckend sorglos auf guten Radwegen unterwegs. Im Rest Europas und leider auch in Österreich gibt es oft kein durchgehendes Radwegenetz.

2. Routenwahl

Für die bekannten Flussradwege und Radregionen gibt es viele Reiseleiter und Routenempfehlungen. Wer sich eine eigene Route zusammenstellen will, hat mit Onlinekarten und Apps inzwischen gute Hilfsmittel verfügbar. Zu empfehlen sind zum Beispiel die Apps Komoot, Outdooractive, BRouter, Mapy.cz, Strava oder Bikemap. Das Höhenprofil und den Straßenbelag einer Strecke kann man mit ihrer Hilfe recht zuverlässig abschätzen. Alle Apps bieten auch individuelle Routenempfehlungen je nach Fahrradtyp an. Die Grundfunktionen der Apps kann man kostenlos nutzen, für Spezialkarten, Extrafunktionen oder die Offline-Nutzung muss man meist zahlen.

Die Qualität und der aktuelle Zustand von unbefestigten Straßen ist aber mit der besten Karte nicht festzustellen. Ein prüfender Blick auf Google Streetview oder andere Luftbilder kann weiterhelfen.

Wer längere Strecken fahren und unangenehmen Autoverkehr gänzlich vermeiden will, muss auf bewährten Routen bleiben – gerade in gebirgigen Gegenden kann man Hauptstraßen sonst nicht immer umfahren, auch Brücken über Flüsse sind oft Mangelware.

Wie viele Autos oder Lkws auf einer Strecke unterwegs sind, lässt sich nicht mit Sicherheit herausfinden, aber auf der Karte gut abschätzen: je höher die Straßenkategorie (eine hohe Kategorie sind z.B. „E“-Straßen), desto mehr Verkehr ist zu erwarten.

3. An- und Abreise

Die Radmitnahme in der Bahn ist leider immer noch eine große Hürde. Im Fernverkehr gilt in fast ganz Europa für Fahrräder eine Reservierungspflicht, Fahrradtickets gibt es nur in begrenzter Zahl. Die schnellen Railjets haben meist nur fünf Radplätze und eignen sich mit ihren drei Stufen und den engen Rad-Aufhängern im Wagon besonders für schwerere (E-)Bikes kaum.

Auf manchen Strecken gibt es noch D-Züge, Inter- und Eurocities mit echten Fahrrad-Gepäckwaggons. Auch im Regionalzug und Regionalexpress ist die Radmitnahme meist einfacher und zudem flexibler.

4. Planung der Etappen

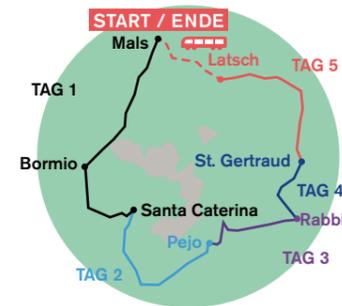
Bei der Aufteilung der Reise in Etappen immer genug Zeitreserven einplanen: für Pausen, Besichtigungen, Ruhe- oder Regentage, für Umwege etwa wegen Baustellen oder für kleine Reparaturen (zumindest einen Patschen flicken sollte man selbst können).

Übernachtungsmöglichkeiten sollten mitbedacht werden, damit keine Etappe zu lang wird. Außerhalb der Hauptsaison findet man vielleicht auch kurzfristig eine Unterkunft, aber die Suche kann stressig sein – spätestens ab Mittag ist man entspannter, wenn man das Ende der Etappe schon kennt.

5. Navigation vor Ort

Vorab bedenken sollte man auch, wie man vor Ort navigieren will. Mit einem speziellen Fahrrad-Navigationsgerät? Mit klassischem Kartenmaterial? Mit dem Handy? Wer aufs Handy setzt, muss dessen Ladezustand immer im Auge behalten, und bei Reisen außerhalb der EU kann das benötigte Datenvolumen teuer werden.

Auf Wegweiser kann man sich nicht immer verlassen: Sie fehlen oft ganz oder stehen an Stellen, wo man sie nicht suchen würde. Verpasst man dadurch eine Abzweigung, landet man schnell im Nirgendwo.



An- und Abreise

Von Mals in Südtirol fährt ein Shuttle zum Stilfserjoch, wo die Tour startet. In Latsch, wo sie endet, gibt es einen Bahnhof.

Unterkunft

Die offiziellen und beschilderten Mountainbike-Trails in Südtirol befinden sich oft in klassischen Winter-ski-gebieten. Unterkünfte gibt es demnach in allen Preisklassen. In den Hotels und Pensionen können die Räder in den Winterräumen sicher abgestellt werden. Zur Hauptsaison empfiehlt es sich, die Unterkünfte im Voraus zu buchen.

Schwierigkeitsgrad

Die meisten Trails entsprechen dem Schwierigkeitsgrad S2 auf der Singletrail-Skala. Einige Abschnitte sind als S3 einzustufen.

Nach dem rumpeligen ersten Stück der Abfahrt vom Monte Vallecetta Richtung Santa Caterina wird der Trail ab dem Gebirgsbach etwas lieblicher.

Schweiß und Rausch

Eine Mountainbike-Tour um den höchsten Berg der Südtiroler Alpen bringt unsere Autorin an ihre Grenzen, jagt Glücksgefühle durch ihren Körper – und führt ihr die Folgen der Erderwärmung deutlich vor Augen.

REISEBERICHT: *Stefanie Meier*, FOTOS: *Tom Spangl*

Es ist acht Uhr morgens Ende Juli. Der Wind bläst uns um die Ohren. Die Wolken wälzen sich träge über die dunkelgrauen Gipfel des Ortler-Massivs. Bei sieben Grad Celsius stemmen wir unsere Räder über einen steilen Pfad hoch zur Dreisprachenspitze an der Grenze zwischen der Schweiz und Italien.

Vor uns liegen fünf Tage, 170 Kilometer, 6.600 Höhenmeter und 11.000 Tiefenmeter im Nationalpark Stilfserjoch, der sich über die italienischen Regionen Südtirol, Trentino und Lombardei erstreckt.

Im Laufe dieser Tour treten und rollen wir durch Marslandschaften, durch

weite Täler und über Almwiesen, überqueren Gebirgspässe und -bäche. Dass wir in Europas wärmstem Sommer seit Beginn der Aufzeichnungen unterwegs sind, werden wir erst einen Monat später erfahren. Aber dass es ein Sommer der Extreme ist, das spüren und sehen wir deutlich.

Wir, das sind der erfahrene Mountainbike-Guide und Reiseleiter Wolfgang Neumüller und eine Handvoll Leute, die sich vor ein paar Jahren beim Mountainbiken kennengelernt haben.

Da ist Pierre, der Franzose, der seit 25 Jahren in Wien lebt und das GPS ständig im Blick behält. Tom, der

schon gefühlt jede Sportart einmal zelebriert oder zumindest ausprobiert hat. Der Beamte Thomas, der in seinen neongelben Stutzen und der kurzen Trägerhose jeglichem Wetter trotzt und sich durch nichts aus der Ruhe bringen lässt. Und ich, mit 33 Jahren die mit Abstand Jüngste in der Runde. Seit über zehn Jahren fahre ich Mountainbike, für mich gibt es keinen schöneren Weg, den Kopf freizubekommen.

Tag 1

Auf der Passhöhe Bocchetta di Forcola, wo im Ersten Weltkrieg die italienisch-österreichische Frontlinie verlief und



Den Weg bergab vom Gaviapass hat die Reisegruppe ganz für sich (oben); am Wegweiser (links) beginnt ein Schotterhang, den sie wenig elegant, dafür mit viel Spaß meistert.



Am letzten Tag der Tour ist die Autorin schon routiniert im Bike-Wandern und an die Höhe gewöhnt (oben); an Tag 3 begegnet die Gruppe niemandem außer ein paar Kühen (rechts).



unzählige Soldaten und Kriegsgefangene ihr Leben verloren, tummeln sich heute Wanderer*innen und Mountainbiker*innen. Auch wir legen zwischen den ehemaligen Schützengräben unsere Knie- und Ellbogenschoner für die erste Abfahrt an.

Einen Pass und zwei Abfahrten später erreichen wir Bormio. Die für ihren Wintersport bekannte Gemeinde befindet sich in der Region Lombardei – eine der fünf Regionen Norditaliens, über die die italienische Regierung Anfang Juli 2022 aufgrund von extremer Trockenheit, Hitze und Wasserknappheit den Dürre-Notstand verhängt hat.

Mit einer Seilbahn schweben wir Richtung Monte Vallecetta auf über 3.000 Höhenmeter hinauf. Zwischen unzähligen Ausflügler*innen erspüren wir schon die Marslandschaft, durch die wir gleich rumpeln werden. Roter Fels, so weit das Auge reicht. Auf dem ersten Stück bergab bahnen wir uns den Weg durch ein Geröllfeld. Es knirscht, kracht und donnert unter den Reifen. Dann wechseln wir auf einen weniger rumpeligen Singletrail, der uns bis zu unserem Hotel in Santa Caterina bringt.

Tag 2

Das Frühstück verdauen wir bei einer Gondelfahrt auf einen der Berge der Sobretta-Gavia-Gruppe. Die erste Abfahrt des Tages spuckt uns dann am heiligen Asphalt des Giro d'Italia aus – wir sind am Gaviapass. Aufwärts werden wir deshalb auch von unzähligen Rennradfahrer*innen überholt. Abwärts sind wir die einzigen auf dem anspruchsvollen Trail mit seinen Felsplatten, losen Steinen und steilen Spitzkehren, durch unsere Körper jagt eine Horde Glücksgefühle.

Die letzte Etappe des Tages führt uns über die Montozzo-Scharte nach Pejo, nochmal 1.000 Höhenmeter bergauf. Wir lassen Berg- und Almdörfer hinter uns und treten zuletzt einen Karrenweg hinauf, der auch am späten Nachmittag noch in voller Sonne steht. Es ist heiß, sehr heiß. Der Guide trägt statt Helm ein nasses Tuch, und ich erpappe mich bei der Frage, warum ich mir das eigentlich antue.

Etwas unterhalb der Scharte befindet sich die Bozzi-Hütte. Als wir sie erreichen, dämmt es bereits. Ich bin erleichtert und blende den steilen Weg, der sich unweit der Hütte fast

Der Reiseleiter zeichnet eine Linie in die Luft: „Vor 30 Jahren hat der Gletscher noch bis hier gereicht!“

senkrecht nach oben windet, einfach aus. In der Berghütte, italienisch Refugio, sind wir die letzten Tagesgäste. Die freundliche Wirtin bereitet töpfelklappernd Pasta Pomodoro für uns zu, dann macht sie Feierabend.

Die Energiezufuhr brauchen wir dringend: Der Weg hinter der Hütte und damit weitere 150 Höhenmeter bleiben uns doch nicht erspart. Oben angelangt, vergessen wir beim Blick auf das weite Tal jegliche Anstrengung. Und als ich die Protektoren anlege, fällt auch die letzte Müdigkeit von mir ab.

Im Geschwindigkeitsrausch lassen wir den Berg hinter uns. Es ist 22 Uhr, als wir erschöpft, aber glücklich auf die Bänke einer Pizzeria sinken.

Tag 3

Über uns die unbarmherzige Sonne, unter uns getrocknete Kuhfladen, vor uns 1.500 Höhenmeter. Wir fahren, schieben und tragen unsere Räder einen Gebirgspass hoch. Die trockene Luft riecht nach Nadelbäumen.

Auf den schmalen Wanderpfaden und steilen Geröll-Rampen erreiche ich den Bereich des meditativen Bike-Wanderns: Ich setze einen Fuß vor den anderen, achte auf eine regelmäßige Atmung, lausche den Kuhglocken in der Ferne und dem Zirpen der Heuschrecken in der Nähe. Am Boden wuseln Ameisen, eine Eidechse huscht knapp an meinem Schuh vorbei.

Am Bergkamm legen wir eine längere Pause ein und lassen uns von Wolfgang die Umgebung erklären. Er zeigt Richtung Ortler-Cevedale-Gruppe und zeichnet eine Linie in die Luft: „Vor 30 Jahren hat der Gletscher noch bis hier gereicht!“

Um 14 Prozent sind die Gletscher im Ortlergebiet allein zwischen 2005 und 2016 zurückgegangen, das haben Forscher*innen der Universität Innsbruck, der Agentur für Bevölkerungsschutz Südtirol und des privaten For-

schungszentrums EURAC Research mit Sitz in Bozen dokumentiert. Expert*innen rechnen damit, dass die Gletscher im Alpenraum bis Ende des 21. Jahrhunderts gänzlich verschwunden sein werden. Die Gletscherschmelze führt zu Wasserknappheit und ist schon jetzt eine reale Gefahr für Mensch und Tier im alpinen Raum. Steinschläge, Erdbeben und Felsstürze werden dadurch häufiger. Auch der Abbruch des Marmolata-Gletschers in den Dolomiten, bei dem im Juni 2022 elf Menschen starben, ist Expert*innen zufolge auf die Klimaerwärmung zurückzuführen.

Tag 4

Tom, der einige Marathons und Triathlons in den Beinen hat, legt eine extra Schleife ein und erreicht trotzdem als erster das Hochplateau auf dem Weg zum Rabbi-Joch. Von hier aus sieht man schon die Haselgrubehütte. Sie liegt, von dunklen, zerklüfteten Felswänden eingekesselt, etwas unterhalb des Jochs, das wir heute überqueren werden.

Zahlreiche Wandergruppen strömen uns entgegen, einige der Wan-

dernden grüßen uns mit Blick auf unsere motorlosen Räder mit einem freundlichen „Bravissimo“.

Tag 5

Seit neun Uhr sitzen wir im Sattel, um zehn Uhr schwitzen wir schon so stark, dass wir unter den Sprinkleranlagen auf einer Almwiese Abkühlung suchen. Seit einem Jahr gibt das Südtiroler Landeswarnzentrum jeden Tag einen Warnlagebericht heraus – im Sommer 2022 warnte es an 50 Tagen vor Temperaturen über 30°C.

Am frühen Nachmittag fläzen wir uns am Tarscher Joch für eine ausgiebige Rast ins Gras. Es ist einsam hier oben. Außer uns ist niemand da. Zu hören ist bald nur das Schnarchen eines der Mitreisenden. Der Rest von uns kaut an den mitgebrachten Schinken-Käse-Weckerln, versucht die letzten Reste aus der Sonnencreme-Tube herauszupressen oder genießt ein letztes Mal das Panorama der gegenüberliegenden Ötztaler Alpen. Mit einer gebührenden Abfahrt beenden wir unsere Runde um den Ortler: 1.900 Tiefenmeter über Felsbrocken, Waldwege und Wurzelteppiche.



Zu: Editorial, DE 3/22

Als langjähriger Abonnent habe ich Ihr Editorial mit Aufmerksamkeit gelesen, so wie ich die meisten Artikel des DRAHTESEL mit hohem Interesse lese.

Ihre Schilderung von „interessanten“ Verhaltensweisen von Autofahrern vor roten Ampeln erscheint mir nachvollziehbar. Ich selbst bin multimodal, also als Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer unterwegs und erlebe in allen drei Rollen interessante Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer/innen. Als Fußgänger sehe ich, dass Radfahrer den Vorrang von Fußgängern am Zebrastreifen zu 99% missachten.

Signale an Kreuzungen werden von Radfahrenden meist als Empfehlung interpretiert. Nicht nur einmal war ich in der Situation als Autofahrer, dass ich bei Grün losfahren will und ein Radfahrer kreuzt bei Rot meine Fahrspur.

In vielen Situationen auch aus dem Blickwinkel des anderen Verkehrs-

teilnehmers mitzudenken, lernt man noch am ehesten als Autofahrer auf Grund der Fahrschulungsbildung. Denn hier wird man mit dem Vertrauensgrundsatz bekannt gemacht. Eine verpflichtende Aufklärung über diesen Grundsatz wäre auch für Radfahrende sinnvoll.

Ich bin völlig Ihrer Ansicht, wenn Sie fordern, dass Autofahrer wissen sollten, wie sich manche Situationen aus der Perspektive eines Radfahrenden anfühlen. Selbiges würde ich auch für Radfahrende fordern. Wie fühlt es sich für Autofahrer an, wenn Radfahrende bei Rot vor den Kühler kreuzen. Wie fühlt es sich für Fußgänger an, wenn Radfahrende einem am Zebrastreifen über die Zehen fahren.

Ich habe die Erfahrung gemacht, dass ein Miteinander im Verkehr für alle Beteiligten zu mehr Sicherheit führt als ein Gegeneinander. Vorrang geben, statt auf Rechte beharren. Dieses Miteinander würde ich mir auch mehr für



die Blattlinie des DRAHTESEL wünschen, statt „Gut gegen Böse“, Radfahrende gegen Autofahrende.
Johann Beck, 2100 Korneuburg

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



Orcas Kettenbriefe Radbotin for Future

Warnungen, die das Klima und die Umwelt betreffen, werden mir in meine Timeline gespült. Es gibt Prognosen, die erschrecken sollten. Aber ich habe mich schon so an sie gewöhnt, dass ich es nicht mehr schaffe, mich zu fürchten.

Das Ausmaß kann ich nicht begreifen, die Berechnungen nicht verstehen. Sie betreffen mein direktes Umfeld nicht. Ich muss mich nicht vor Fluten schützen, habe keine Tsunamis in meinen Wetterberichten.

Mich interessiert, ob und wie lange es heute regnen wird, damit ich mich dementsprechend wappnen kann. Was die gefühlte Temperatur ist, damit ich weiß, in welche Schichten ich mich kleide. Über den Tellerrand möchte ich gern schauen, aber offensichtlich tangieren mich all die Warnungen und Prognosen nicht. Und das verstört mich.

Die Welt leidet an einem Burnout. Und ich tue nichts weiter, als mit dem Rad zu fahren. Das ist mein Beitrag.

Na gut, ich transportiere Dinge mit dem Rad durch die Stadt und ersetze dadurch einige Vans. Ich trage dazu bei, dass es weniger Emissionen gibt, dass die Stadt leiser und lebenswerter wird.

Als Radbotin arbeite ich in einem Beruf, der Potenzial hat, der das Klima schützt und der Umwelt etwas Gutes tut (und nebenbei noch meine Gesundheit unterstützt). In einem Beruf, der immer schon nachhaltig war und der sich inzwischen auch damit vermarkten lässt.

Ich bin vielleicht doch nicht so unwichtig, wenn ich es im Großen und Ganzen betrachte. Meine Kolleg*innen und ich leisten einen Beitrag für diese Stadt.

Wäre schön, wenn die Gesellschaft diese Dienstleistung auch finanziell wertschätzen würde – ein Lächeln und ein paar Münzen als Dank für eine erfolgreiche Zustellung sind nett, aber sie ändern nichts daran, wie prekär dieser Beruf ist.



Clara „Orca“ Felis ist Radbotin, Buchhändlerin und schreibt. In ihrer Glosse berichtet sie aus dem Straßenschungel zum Wortmeer

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 5. Jänner im Amerlinghaus statt. Alle Termine: radlobby.at

Tee, Keks und Kettenöl

Di., 13. Dezember, 16.30-18 Uhr
Operring/Operringgasse, 1010 Wien
Die Weihnachtsaktion der Radlobby Wien erwärmt Winter- radler*innen im Advent mit „Tee, Keks und Kettenöl“ und macht auf die Wichtigkeit guter Radverbindungen besonders im Winter aufmerksam.

Critical Mass

Fr., 16. Dezember, 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, Villach, Klagenfurt und Salzburg wird geradelt. Alle Termine österreichweit: criticalmass.at

Neujahrswradeln

So., 1. Jänner 2023
Das Fahrrad hat als bestes urbanes Verkehrsmittel immer Saison, auch wenn sich das Gerücht, die Radsaison würde erst um Ostern herum anfangen, hartnäckig hält. Daher läutet die Radlobby pünktlich zum Jahresbeginn in vielen österreichischen Städten die neue Radsaison ein. Alle Infos und Abfahrtszeiten: radlobby.at/neujahrswradeln2023

Radreparaturkurse

Di., 17. Jänner, 17 Uhr
Lenkerbande/Die Absteige, Ybbsstraße 26, 1020 Wien
Gemeinsam mit der Lenkerbande veranstaltet die Radlobby Wien Fahrrad-Reparaturkurse

für Einsteiger*innen und Fortgeschrittene. Alle Infos und weitere Termine: radlobby.at/repairaturkurse

ARGUS Bike Festival 2023 & RADpaRADE

Sa. - So., 15.-16. April 2023
Rathausplatz Wien, 1010 Wien
Mit einem Wochenende im Zeichen des Fahrrads kommt das ARGUS Bike Festival am Wiener Rathausplatz 2023 wieder: Viel Action, jede Menge Stationen zum Mitmachen und zum Testen sowie alle wesentlichen Marken und Trends gibt es auf der großen Fahrrad-Messe. Am 16. April 2023 wird bei der Wiener RADpaRADE wieder gemeinsam geradelt. bikefestival.at; radparade.at

Sie wissen von einem Termin, der in dieser Rubrik verzeichnet sein sollte? Schreiben Sie an drahtesel@argus.or.at
Weitere Termine: radlobby.at

Termine vorbehaltlich eventueller Änderungen – bitte online abklären.

Anzeige

Fahrrad-Saison 2023

Wir freuen uns schon auf die Bananen im nächsten Jahr...

Termin:	Tage	Reisetitel	Land
01.04. - 06.04.2023	6	Frühling am Gardasee und in der Lombardei	IT
24.04. - 27.04.2023	4	Donautal - Sternfahrt Schlögener Schlinge	AT
30.04. - 07.05.2023	8	Sternfahrt Rimini	IT
13.05. - 21.05.2023	9	Flusswanderung Rhone II von Lyon bis zur Mündung	FR
25.05. - 29.05.2023	5	Entlang des Eurovelo 9 durch Tschechien	CZ
03.06. - 11.06.2023	9	Im Land der Schwarzen Berge - Montenegro	ME
15.06. - 18.06.2023	4	Vielseitiges Kärnten - Radurlaub bei Freunden	AT
21.06. - 25.06.2023	5	Beiderseits der Hohen Tatra	PL/SK
07.07. - 16.07.2023	10	Die ganze Mosel - von der Quelle zur Mündung	DE
20.07. - 23.07.2023	4	Flusswanderung Murradweg I - Quelle bis Bruck/Mur	AT
28.07. - 31.07.2023	4	Donauknie von Bratislava nach Budapest / Kombi	HU
31.07. - 03.08.2023	4	Ungarische Donau - von Budapest nach Osijek	HU
11.08. - 13.08.2023	3	Flusswanderung Murradweg II / Bruck/Mur - Bad Radkersburg	AT
19.08. - 26.08.2023	8	Wechselradweg III von Warschau nach Danzig	PL
03.09. - 09.09.2023	7	Bike-Touren im Bregenzerwald	AT
03.09. - 09.09.2023	7	Rund um den Bodensee	AT
21.09. - 24.09.2023	4	München und das 5-Seen-Land	DE
28.09. - 08.10.2023	11	Rundreise Sizilien	IT
11.10. - 15.10.2023	5	Alpe Adria zum Saisonabschluss von Tarvis nach Grado	IT
25.10. - 26.10.2023	2	Uhudler trifft Blaufränkisch	AT
29.10. - 01.11.2023	4	Rad & Therme Heviz	HU

www.elitetours.at

Radreisen

ELITE TOURS

1010 Wien, Operngasse 4 | travel@elitetours.at
TELEFON: + 43 1 513 22 25

A

SQlab

Das Kunststoffpedal 50X ist mit hochwertigen Lagern ausgestattet und in seine Gewichte und Haltbarkeit mit Aluversionen vergleichbar. Drei unterschiedliche Achslängen sorgen für eine physiologisch natürliche Fußstellung auf dem Pedal.

Gesehen
im Fachhandel
Um 79,95 Euro
sq-lab.com

B

Casco

Die Roadster-Helme haben in die Helmschale integrierte Elemente, an die man wärmende Ohrpads stecken kann. Ein Helm zum Wohlfühlen auch in der kalten Jahreszeit.

Gesehen
im Fachhandel
Roadster Plus mit Visier um 180 Euro
Roadster ohne Visier: 115 Euro
Winterpaket zu Roadster Helmen um 25 Euro
casco-helme.de

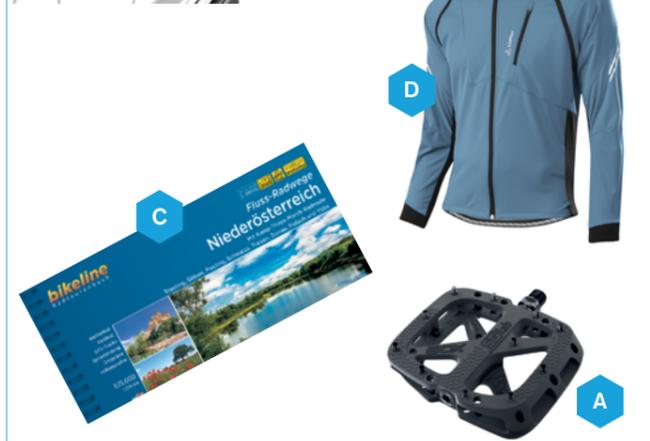
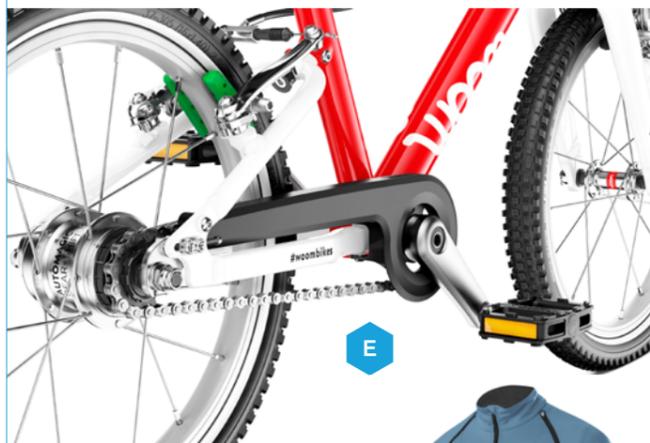
C

Esterbauer

Eine große Auswahl an Tages- und Wochenendausflügen bietet das bikeline-Radtourenbuch „Fluss-Radwege Niederösterreich“. Durch Wälder, Naturparks, vorbei an historischen Ortschaften und Naturschauspielen führen die 14 Radwege, die im Buch mit genauen Karten im Maßstab 1:75.000 beschrieben sind. Zusätzlich gibt es Stadtpläne, präzise Höhenprofile, GPS-Tracks zum Download, Informationen zu den Sehenswürdigkeiten und ein umfangreiches Übernachtungs- und Serviceverzeichnis.

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

Das DRAHTESEL Schaufenster



D

Löffler

Das Bike Zip-Off Jacket San Remo 2 WS Light ist für tiefe einstellbare Temperaturen konzipiert. Bei steigenden Temperaturen können die Ärmel abgenommen werden. Die Jacke ist winddicht, wasserabweisend, hat einen doppelten Kragen und einen verlängerten Rücken.

Gesehen
im Fachhandel
ab 239,99 Euro
loeffler.at

E

woom

Das Original 3 Automagic ist ein 16-Zoll-Allround-Fahrrad für Kinder ab vier Jahren. Die automatische Zwei-Gang-Nabenschaltung unterstützt bei leichten bis mäßigen Steigungen sowie bei Gegenwind ganz ohne Zutun – dank Fliehkraftmechanismus wechselt sie den Gang automatisch.

Gesehen
im Fachhandel
um 479,- Euro
woom.com

F

Bike Pogies

Diese Handschuhe werden am Lenker des Fahrrades befestigt und schützen ganzjährig vor Kälte, Wind und Regen. Sie sind wind- und wasserabweisend und in vielen Farben erhältlich. So bleiben die Hände warm und man muss nie wieder Handschuhe suchen.

Gesehen
online
um 62,50 Euro
bikepogies.at



CASCO
Die Helm-Manufaktur

ROADSTER - KOMFORT, KLIMA, SICHERHEIT

Praktische Winterausstattung: Die Roadster Helme haben eine in die Helmschale integrierte innovative Anbindung, um verblüffend einfach und unkompliziert wärmende Ohrpads anzustecken. Ein Helm zum Wohlfühlen auch in der kalten Jahreszeit.



Brillenträger geeignet

Kopf- /Helmanprallpunkte



Vom Halbschalenhelm nicht geschützt

erweiterter Schutzbereich



www.casco-helme.de

Ride the magic.

woom®



Mit
Automatik-
Schaltung



Auf dem neuen 16-Zoll-Kinderrad von woom wird's dank automatischer Zweigang-Schaltung echt magisch für dein Kind. Mehr Infos auf: [woom.com](https://www.woom.com)



woom® ORIGINAL 3
AUTOMAGIC