

Städte verschnecken!
Mit Tempo-30 zu sicheren
Straßen und Vision Zero
Seite 10

Geburtstag feiern!
40 Jahre DRAHTESEL:
Radtour ins Jahr 1984
Seite 22



13. & 14. April
Seite 31

41. Jahrgang / Ausgabe 1 / 2024

Gänsehaut haben!
Der Mann, der durch
die Antarktis radelte
Seite 52

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin

Sag niemals Influencer zu mir!

Geschichten übers
Radfahren erzählen und
davon leben: so geht's



Deine Stadt Dein Weg

Wiens 1. Mobilitätsbildungsprogramm für die 5. und 6. Schulstufe

Entdecken Sie mit Ihrer Klasse die Themen Gesundheit, Klimaschutz und Sicherheit! Das neue Mobilitätsbildungsprogramm „Deine Stadt. Dein Weg.“ unterstützt Sie mit 15 spannenden Unterrichtsideen samt passenden Materialien, Aufgaben und Challenges. Zusätzlich warten zahlreiche weitere Impulse und vertiefende Inhalte online. Das Programm ist für 10- bis 12-jährige Kinder aller Schultypen geeignet.

**Alle Infos sowie kostenfreie
Bestellung für Pädagog:innen:**
www.deinestadtdeinweg.at



Mobilitäts
paket

**Jetzt kostenlos
bestellen!**

Liebe Leserin, lieber Leser!

Editorial

Ich darf mich bei Ihnen, werte Leserinnen und Leser, zurückmelden. Nach einem Ausflug in die Welt des Corporate Business bin ich wieder dort angelangt, wo mein Herz am lautesten schlägt: In der Fahrrad-Community, bei Menschen, die das Radfahren lieben und sich für die Verbesserung der Rahmenbedingungen einsetzen.

Stichwort Rahmenbedingungen: Wir Menschen neigen ja dazu, die Vergangenheit in Pastelltönen zu sehen. Aber es ist noch nicht lange her, da sahen die Rahmenbedingungen des Radfahrens ganz anders aus. Anlässlich unseres 40-Jahre-DRAHTESEL-Jubiläums nehmen wir Sie mit auf eine Radreise in die Vergangenheit. Lesen Sie ab Seite 22, wofür die Aktiven im Lauf der Jahrzehnte gekämpft haben.

Verkehrsberuhigung erwünscht!

Dabei muss man gar nicht bis in die 1980er-Jahre zurückgehen: Wer hätte noch vor fünf Jahren gedacht, dass manche Viertel heute geprägt sein würden von Transporträdern? Wer hätte geglaubt, dass in Wien breite „Rad-Highways“ oder verkehrsberuhigte Zonen entstehen, wo früher Kfz-Fahrspuren verliefen? Bis vor zehn Jahren schleppte sich noch ein stinkender Konvoi von Kfz die Mariahilfer Straße entlang – heute ist es für viele kaum vorstellbar, dass die MaHü einmal nicht verkehrsberuhigt war und dass die politische

Umsetzung begleitet war von Menetekeln über den Untergang von ganz Mariahilf und Neubau.

Temposchutz ist mehrheitsfähig

Was wirklich einen Unterschied macht: Dass Verkehrsberuhigung, lebenswerte Straßen und Temposchutz heute mehrheitsfähig werden oder bereits geworden sind. Beispiele wie die Argentinierstraße, wo sich die Anrainer*innen in einer Befragung für die Fahrrad-Straße entschieden, oder in Tulln, wo sich die Bevölkerung bei der Neugestaltung des Nibelungenplatzes gegen Kfz-Parkplätze zugunsten von Grün- und Erholungsraum entschied, zeigen, dass Politiker*innen nicht automatisch gewinnen, wenn sie gegen die Verkehrswende mauern.

Ist das überall so? Selbstverständlich nicht. Vielerorts sitzen Politiker*innen an der Macht, die Privilegien der Automobilität verteidigen. Und außerhalb der urbanen Zentren gibt es – teils gut begründete – Vorbehalte gegen die Mobilitätswende. Aber Regionen wie das Rheintal zeigen, dass es mit dem passenden Angebot auch außerhalb von Großstädten gelingt, Menschen für aktive, nachhaltige und klimafreundliche Mobilität zu begeistern.

Grund genug also, um optimistisch und aktiv zu bleiben!

Gute Fahrt in den Frühling!



Matthias G. Bernold

freut sich sehr, dass er als DRAHTESEL-Chefredakteur wieder zurück ist und bedankt sich bei Ruth Eisenreich und dem gesamten Redaktions-Team für die hervorragende Arbeit während der vergangenen drei Jahre.

Hervorzuheben in diesem Heft



Linda Zimmermann

hat unsere neue How-to-Rubrik auf Seite 35 liebevoll illustriert. Wenn Linda sich gerade nicht mit Chaos im Fahrrad-Raum beschäftigt, arbeitet sie unter anderem für Publikationen wie Gap, Flair oder das Wald Magazin.



Valerie Madeja

war für diese Ausgabe besonders fleißig: Neben den Terminen und einem Reisebericht vom Elbe-Radweg, recherchierte die Chefin vom Dienst zusammen mit Walter Bradler den Geburtstags-Bericht zu 40 Jahren DRAHTESEL. Dafür gibt es den Stachanow-Orden!



Valentin Eisendle

macht Marketing und PR für die Radlobby. Für die Cover-Story im Heft hat er sich in die Welt der Fahrrad-YouTuber*innen vertieft und ist der Frage nachgegangen, wie selbige mit Radfahren und Social Media eigentlich Geld verdienen.

Inhalt



Politik

- 8 Radaktivismus in Santiago de Chile**
Wo das Fahrrad als politisches Werkzeug dient
- 10 Temposchutz jetzt!**
Warum wir Geschwindigkeitslimits reduzieren müssen



Infrastruktur

- 16 Wiener Radwege-Planung auf einen Blick**
Neues Radnetz-Dashboard zeigt, was wo umgesetzt wird
- 18 Plus / Minus**
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand



Community

- 20 Mitmachen: Radeln for Future**
Fahrrad-Kundgebungen für Klimaschutz und mehr
- 22 Mitfeiern: 40 Jahre DRAHTESEL**
Eine Zeitreise ins Jahr 1984 (natürlich mit dem Rad)
- 28 Mitbasteln: Fransen fürs Lenkerende**
Die Kinderseite „Drahteselchen“ diesmal mit Basteltipp!



Lebensstil

- 35 Neue Rubrik: Lebenshilfe**
So schaffst du Ordnung im Fahrrad-Raum (und findest Freunde)
- 42 Bücher**
Lesestoff für Velophile



Produkte & Technik

- 43 Technik: Darf's ein bisschen weniger sein?**
Reinhold Seidl über die ideale Anzahl von Kettenblättern vorne
- 44 Test: Rücklicht vieler Talente**
Das Garmin Varia RCT715 leuchtet, blinkt, filmt und misst mit Radar



Tour & Reise

- 50 Ausflugsstipp: Traisentaler Weinbergradweg**
Eine (fast) familientaugliche Genuss tour
- 52 Mit dem Fatbike durch die Antarktis**
Chris Cummins spricht mit Extrem-Radler Omar Di Felice
- 56 Entlang der Elbe**
Mit Fahrrad und Fähre von Dresden bis Kolin



Forum

- 58 Leserbrief**
- 62 Termine**



36

Cover Story:

Vom Radfahren erzählen...

... und damit Geld verdienen:

Aus dem Leben der Content Creator*innen

Kolumnen



Brief aus Linköping

Student Nikolaus Stratil-Sauer berichtet über das Radfahren im hohen Norden
Seite 50

Recht

Johannes Pepelnik über Dashcams im Straßenverkehr
Seite 46



Reflektor

Reinhold Seidl findet Trost bei Sokrates
Seite 60

Impressum: Seite 25

Coverfoto: Anke Eberhardt,
fotografiert von Julian Rohn

Von der Vereinszeitschrift zum österreichischen Fahrradmagazin

Leitartikel

Das Ziel der Radlobby ist es, das Radfahren in Österreich – sowohl in der Stadt als auch am Land – für alle Menschen sicherer und komfortabler zu machen. Nun können wir aber nicht selbst mit Hacken und Spaten ausrücken, um Fahrspuren in Radwege umzubauen, sondern müssen Lobbying betreiben, die Vorteile des Radfahrens für die Gesellschaft hervorheben und die Unterstützung von Politik und Bevölkerung gewinnen.

Genau mit diesem Ziel vor Augen wurde die Radlobby ARGUS im Jahr 1979 gegründet. Und nach kurzer Zeit war klar: ein breitenwirksames Medium ist notwendig, um das Anliegen voranzutreiben. Im Jahr 1984 erschien dann – selber produziert von den Aktiven damals – die erste Ausgabe der Vereinszeitschrift DRAHTESEL.

Sachliche Kritik

Während am Anfang vor allem die – mitunter polemische – Kritik an den miserablen Rahmenbedingungen des Radfahrens im Vordergrund stand und für Applaus in der Radcommunity sorgte, war doch bald klar, dass sich allein damit wenig in den Köpfen der Verkehrspolitiker*innen bewirken ließ.

Konsequenterweise führte Honzo Doppel 1986 die Rubrik „Plus Minus“ im DRAHTESEL ein, wo Schwachstellen hart kritisiert, aber auch positive Entwicklungen gelobt werden – beides immer auf begründete und nachvollziehbare Weise. Diese konstruktive Herangehensweise begünstigte damals und begünstigt bis heute die Lobbying-Arbeit hinter den Kulissen, wenn es um neue Bauvorhaben und gesetzliche Rahmenbedingungen geht.

Auch wenn wir selten alles bekommen was wir uns wünschen, bewährte sich dieser Zugang: Etwa wenn Gemeinden oder Bezirke großflächig das Radfahren gegen die Einbahn einrichten, wenn langjährige Forderungen wie der Überholabstand in die StVO aufgenommen oder Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Im DRAHTESEL trat zur Analyse des verkehrspolitischen Geschehens bald der zweite Anspruch, der umso wichtiger wurde, als Radfahren vom Spleen weniger Mutiger zur bevorzugten Fortbewegungsweise immer größerer Teile der Bevölkerung wurde: nämlich der Anspruch, das Radfahren in seiner wunderbaren Vielfalt zu beschreiben und Menschen zum Fahren zu ermuntern.

Zu Artikeln über Verkehrspolitik, Infrastruktur, Recht und Aktivismus kamen Berichte über Radausflüge, Radreisen, Techniktipps, aber auch die Frage, wie nachhaltige, aktive Mobilität für Menschen von 8 bis 80 Jahren im Alltag funktioniert.

Professionalisierung

Die Professionalisierung des DRAHTESEL und seine Positionierung als journalistisches Qualitätsprodukt mit Relevanz für Radfahrende in allen Bundesländern war die logische Konsequenz, um diesen Ansprüchen gerecht zu werden. Bereits 2011 leitete Chefredakteur Reinhold Seidl eine entsprechende Entwicklung ein und holte die Radlobby-Bundeslandvereine enger ans Heft. 2013 konzipierten Matthias Bernold als neuer Chefredakteur und Anna Hazod als Art Directrice dann den DRAHTESEL – inhaltlich und grafisch – neu. Und vollzogen die Evolution von der Vereinszeitschrift zum österreichischen Fahrradmagazin. Inzwischen ist der DRAHTESEL unangefochtenes Leitmedium im Bereich des Alltagsradverkehrs mit Strahlkraft über die österreichischen Grenzen hinaus.

Bitte begleiten Sie uns auch weiterhin durch die Jahre und schreiben Sie uns, wenn Ihnen etwas Berichtenswertes auffällt! Lassen Sie sich von diesem Magazin inspirieren! Besuchen Sie einen Radlobby Jour Fixe in Ihrer Region und lassen Sie uns wissen, wenn wir etwas besser machen können!

Viel Vergnügen beim
Lesen und Radfahren wünscht
Andrzej Felczak



Andrzej Felczak

Vorsitzender von
Radlobby ARGUS und
Radlobby Österreich

—> Einladung zur
Generalversammlung der
Radlobby ARGUS Wien
Fr., 7. Juni, 18 Uhr
Amerlinghaus, Stiftgasse 8,
1070 Wien
radlobby.at/argus/gv2024

Gibt es die Förderung für Lastenräder weiterhin?



Martin Eder beim Testen eines außergewöhnlichen Fortbewegungsmittels

Martin Eder ist Bundesradverkehrsplaner im Klimaschutzministerium und plant dort u.a. die Abwicklung von Bundesförderungen für den Radverkehr. Wir sprechen mit ihm über die E-Bike-, Faltrad- und Transportradförderung.

DRAHTESEL Wie viele Fahrräder sind im vergangenen Jahr gefördert worden?

Martin Eder Im Jahr 2023 sind vom Bund 4,9 Millionen Euro an Fördermitteln für Fahrräder über klimaaktiv mobil genehmigt worden. Damit wurden 9.597 Fahrräder unterstützt. Davon 3.774 normale Fahrräder bzw. E-Bikes, 3.301 Transporträder und 2.522 Falträder. Die Förderung für normale Fahrräder bzw. E-Bikes stand nur Firmen, NGOs und Vereinen offen.

Wie hoch war die Bundesförderung zuletzt?

Bei den Transporträdern ist der Bundesanteil zuletzt bei 850 Euro gelegen plus ein Händlerbeitrag von 150 Euro. Bis 2020 waren es 200 Euro Bundesanteil plus 200 Euro Handelsbonus. Vor 2018 gab es Transportradförderungen nur für Betriebe, NGOs und Vereine.

Wo werden am meisten Transporträder gekauft?

In absoluten Zahlen in Wien, NÖ und der Steiermark. Es gibt aber interessante Besonderheiten: Wenn man die Zahl der Räder auf die Einwohner*innen-Zahl herunterrechnet, werden die meisten Transporträder im Burgenland gekauft. Das sind allerdings nicht nur klassische Transporträder, sondern auch elektrische Kleinfahrzeuge.

Erfüllen die Förderungen ihren Zweck?

Aus meiner Sicht ist das Förderprogramm ein Erfolg: Bei Transporträdern ist es unser Ziel, Autofahrten zu ersetzen und sie als Alternative bekannter zu machen. Das ist gelungen. Und bei den Falträdern geht es darum, Bewusstsein zu schaffen, wie und dass sich das Fahrrad gut mit Öffis kombinieren lässt. Deshalb haben wir die Förderung an den Besitz einer Jahresnetzkarte geknüpft. Auch dies ist, nach unseren Rückmeldungen, in den Köpfen angekommen.

Wird es die Förderungen auch 2024 geben?

Ja. Details werden gerade fixiert – wir geben sie im April unter www.umweltfoerderung.at bekannt. Wir rechnen für 2024 mit ca. 12.000 geförderten Fahrrädern.

Top

Neue StVO: Auto-Raser*innen verlieren ihre Fahrzeuge Seit

1. März 2024 ist es endlich auch in Österreich möglich: Die Beschlagnahme von Autos von Raser*innen. Laut 34. Novelle der StVO verlieren Autoraser*innen, die das Tempolimit im Ortsgebiet um 80 km/h und außerorts um 90 km/h überschreiten, ihr Fahrzeug. Es soll zunächst beschlagnahmt, sodann versteigert werden. Gibt es bereits eine einschlägige Vorstrafe, sind Beschlagnahme und Verfall schon bei einer Überschreitung von mehr als 60 km/h innerorts und 70 km/h außerorts möglich. Kritikpunkt: Die Tempo-Überschreitungen sind sehr hoch angesetzt.

Flop

Nicht-Radweg Brünner Straße

Die Brünner Straße ist DIE durchgängige Hauptroute durch Floridsdorf und erschließt Wohngebiete, Einkaufsmöglichkeiten, Betriebe und das Krankenhaus. Ein Radweg wäre dringend notwendig, es gibt keine gute Parallelroute. Seit Anfang der 1990er-Jahre fordern Radfahrende die Radroute. Zuletzt wurde sie vom Bezirksvorsteher Georg Papai für spätestens 2025 angekündigt. Nur: in der (an sich erfreulichen) Radweg-Offensive Floridsdorf fehlen für die wahrscheinlich wichtigste Floridsdorfer Radroute Brünner Straße immer noch Planung und ein fixer Termin.

469

Tafeln zum „Rechts-Abbiegen bei Rot“ gibt es laut Mobilitätsagentur mit 1. März 2024 in Wien. Nach kurzem Halt dürfen Radfahrende an entsprechend gekennzeichneten Kreuzungen bei Rot abbiegen bzw. geradeausfahren. „Das Angebot zum schnelleren Vorankommen wurde damit großflächig ausgerollt“, meldet die Mobilitätsagentur.

Statt GTI-Treffen: Radparade am Wörthersee

Am 11. Mai finden heuer am Wörthersee die Fahrradparade „Critical Mass International“ und die erste Radmesse Kärntens statt. Gestartet wird in Velden und Klagenfurt mit Ziel Maria Wörth. Nach dem endgültigen Aus für die GTI-Treffen dort – die Belastungen durch Lärm und Müll waren unerträglich geworden – will sich Kärnten als klimaverträgliche Genussregion neu erfinden. Mit Radfahren statt Motorenlärm.



Blick in die Welt



WIEN

woom bezieht neues HQ in der Muthgasse

Der Kinder- und Jugendfahrradhersteller woom kehrt von Klosterneuburg nach Wien zurück. Im Februar haben die knapp 160 Mitarbeiter*innen des – 2013 von Christian Bedzeka und Marcus Ihlenfeld gegründeten – Unternehmens ihr neues Büro in der Muthgasse in Wien-Döbling bezogen. Im Sommer soll neben dem woom-Hauptquartier eine Begegnungszone samt Pump-Track entstehen.

IZMIR & ANDERSWO

Ende mit Anfang? Fancy Women Ride

Was 2013 in Izmir begann, verbreitete sich in der gesamten Türkei und bis 2023 in mehr als 30 Ländern weltweit: Fancy Women Bike Rides – Fahrrad-Demos, die Frauen einladen, selbstbewusst in der Öffentlichkeit für nachhaltige Mobilität und Frauenrechte einzutreten – wurden zuletzt in mehr als 200 Städten organisiert. Jetzt wollen Sema Gür und Pinar Pinzuti die Fancy Women Bike Rides fürs erste offiziell beenden. Für 2024 sind von ihrer Seite keine weiteren Kundgebungen geplant. Grund: das Ziel, Aufmerksamkeit für die Anliegen zu erregen, sei weitgehend erreicht. Aktivistinnen vielerorts und auch in Österreich überlegen jetzt, wie sie die Fancy Women Bike Rides fortführen können. Wer Lust hat, eine Neuauflage der Ausfahrten mitzuorganisieren: Gerne melden:

radlobby.at/fancywomenbikeride

PFORZHEIM

Gedenkfahrten nach Natenoms Unfalltod

Am 30. Jänner wurde der – auch unter dem Pseudonym Natenom bekannte – deutsche Fahrrad-Aktivist Andreas Mandalka (43) im Straßenverkehr von einem Autofahrer getötet. Er war auf einer Landstraße nahe Pforzheim auf seinem Mountainbike gerammt worden – obwohl er eine gelbe Warnweste trug. Mandalka hatte viele Jahre lang gefährlich knappe Überholmanöver durch Autofahrende in seinem Blog dokumentiert. Sein Tod löste in der deutschen Fahrrad-Szene Bestürzung aus; in Pforzheim und in anderen Städten kamen Radfahrende zu Gedenkfahrten zusammen. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) unterstreicht in seinem Nachruf die Notwendigkeit der Durchsetzung sicherer Überholabstände, des Ausbaus von Radinfrastruktur sowie von Tempo-Reduktion auf Landes- und Bundesstraßen.

ATHEN

Bessere Stellplätze, mehr Lust auf Kultur

Radfahren und die kulturelle Szene Athens zusammenzubringen, ist Ziel des Programms „Fahrradfahren durch Geschichte und Kunst“ der griechischen NGO Cities for Cycling. Vor kulturellen Einrichtungen wie der Nationalgalerie, dem Benaki Museum, dem trendigen Kypseli Markt oder der Kommunalen Galerie wurden eigens gestaltete, sichere Fahrrad-Stellplätze errichtet. Damit wird es für kulturell Interessierte einfacher, die Einrichtungen mit dem Fahrrad zu besuchen – zugleich werde aber auch der Mangel an Fahrrad-Stellplätzen in Athen gelindert, heißt es von Seiten der Organisation, die auch Mitglied bei der European Cyclists' Federation ist.

citiesforcycling.gr

Das Fahrrad als Werkzeug des politischen Kampfes

Radfahren wird in Santiago de Chile immer populärer, doch es mangelt an Fahrrad-Infrastruktur und Sicherheit. Kann ein neuer Fahrradbürgermeister die Situation verbessern?

TEXT UND BILD: Malte Seiwert



Cytnhia Muñoz war die erste Fahrradbürgermeisterin von Santiago de Chile.



Nach zwei Jahren hat sie das Amt jetzt an David Gomez übergeben.

An den Wänden eines einfachen Saals im Gemeindezentrum von Renca am Rand von Santiago stehen Fahrräder. Gekommen sind um die 40 Personen, meist jung und sportlich. Der Redner erzählt: „Wir befinden uns in der Gemeinde von Santiago mit den meisten Radfahrer*innen und den wenigsten Kilometern an Radwegen.“ Es folgt allgemeines Grinsen.

Cytnhia Muñoz erklärt: „Santiago ist eine sehr ungleiche Stadt, in der Infrastruktur für Fahrräder passiert leider genau das Gleiche. Wir müssen die Abwärtsspirale von diesem ungerechten System durchbrechen.“ Muñoz war über zwei Jahre die erste Fahrradbürgermeisterin von Santiago und übergibt nun ihr Amt an ihren Nachfolger David Gomez.

Unfälle mit Stadtbussen

Ursprünglich wurde das Amt der Fahrradbürgermeister*innen im Jahr 2016 von der Nichtregierungsorganisation BYCS in Amsterdam ins Leben gerufen. BYCS steht für das englische Plural von Fahrrädern und möchte auf globaler Ebene Fahrradinfrastruktur fördern. Acht Jahre nach Beginn der Initiative gibt es über 100 dieser

Bürgermeister*innen in der ganzen Welt, die auf lokaler Ebene die Interessen von Radler*innen gegenüber öffentlichen Institutionen vertreten sollen.

In Santiago vereinigte Muñoz seit 2022 verschiedene Radorganisationen. „Ich musste mich vor allem darum kümmern, dass mein Ehrenamt größere Bekanntheit erreicht“, meint die Mittdreißigerin.

Einer ihrer größten Erfolge war, dass die Dirección de Transporte Público Metropolitano, der öffentliche Nahverkehrsbetreiber, eine Kampagne einleitete, die Verkehrsteilnehmer*innen über die toten Winkel von Busfahrer*innen aufklärte. Bis heute kommt es immer wieder zu tödlichen Unfällen mit Stadtbussen.

Trotzdem wird das Fahrrad in Santiago immer populärer. Expert*innen gehen davon aus, dass zwischen neun und zehn Prozent aller Fahrten in Santiago mit dem Rad unternommen werden. Tendenz steigend. Und dafür mitverantwortlich ist Gomez. „Früher verwendete ich das Rad nur, um Sport zu treiben“, erzählt der 35-Jährige, „während der Proteste von 2019 wurde ich zu einem echten Radliebhaber“.

Rad-Demos gegen neoliberale Politik

Als im Oktober 2019 Millionen von Menschen gegen die neoliberale Wirtschaftsstruktur des Landes auf die Straße gingen, organisierten Radler*innen Demonstrationen, die mit dem Fahrrad bis in die Oberschichtsviertel der Stadt und vor die Häuser der Minister*innen führten. „Das Fahrrad wurde für mich zu einem Werkzeug des politischen Kampfes“, meint Gomez stolz.

Mit der neuen linksreformistischen Regierung unter Präsident Gabriel Boric von der Mitte-Links-Partei Convergencia Social ist das Fahrrad auch in der politischen Agenda angekommen. Im Jahr 2022 kündigte Boric an, jedes



Macht Fahrrad-Liebe sichtbar: Tätowierung am Handrücken von Cytnhia Muñoz



Fahrrad-Infrastruktur in Santiago de Chile endet mitunter im Nichts



Ein gemeindeübergreifender Masterplan soll Abhilfe schaffen

Jahr 500 neue Streckenkilometer an Radwegen zu bauen. Doch das kühne Projekt scheiterte an der Realität.

Wer baut die Radwege?

Erst vor kurzem endete die Ausschreibung für ein Prestigeprojekt, ohne ein einziges Offert eines Bauträgers. Geplant war ein 4,3 Kilometer langer Radweg am Stadtfluss Mapocho gewesen. Der daran beteiligte Reprä-

sentant der Regionalregierung von Santiago, Didier Saintard, erklärt: „Die Planung braucht derzeit so lange, dass aufgrund der Inflation die ursprünglichen Budgets nicht mehr für die Umsetzung ausreichen.“

Masterplan für Radwege

Stolz ist Saintard hingegen über einen neuen gemeindeübergreifenden Masterplan für Radwege und fügt an,

„die meisten werden derzeit von den einzelnen Gemeinden umgesetzt, dies führt zu fehlender Koordination und ungleicher Verteilung, je nach Finanzmitteln der Gemeinde“. Es sei an der Zeit, Fahrradinfrastruktur zentral zu planen. Saintard: „Heute sind sowohl nationale, regionale als auch viele kommunale Regierungsoberhäupter an einer Förderung des Fahrrads interessiert – diesen Zeitpunkt müssen wir nutzen.“

Anzeige

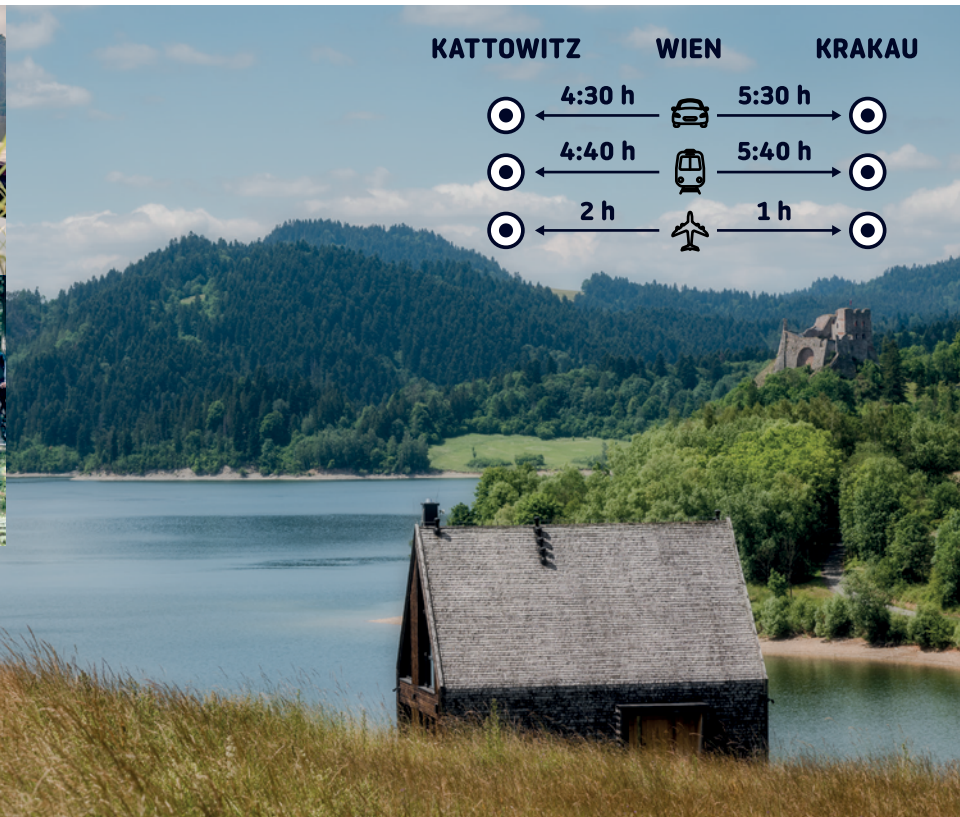
Auf zwei Rädern durch Polen So schön so nah

Polska POLISH TOURISM ORGANISATION

MAŁOPOLSKA

SILESIA TOURISM ORGANISATION

Enduro-,
Schotter-,
Velo- und
Familienrouten



KATTOWITZ	WIEN	KRAKAU
⊙ ← 4:30 h	🚗	5:30 h → ⊙
⊙ ← 4:40 h	🚂	5:40 h → ⊙
⊙ ← 2 h	✈️	1 h → ⊙

Temposchutz: 30 ist das neue 50

In Österreich ist Tempo-30 im Ortsgebiet derzeit die zu begründende Ausnahme. Warum eine Regelumkehr beim Tempolimit im Ortsgebiet Sinn ergibt und die Entschleunigung der Straße längst überfällig ist.

Temposchutz

Der Begriff betont den Schutz von Menschen und Umwelt im Straßenverkehr und verdeutlicht, dass niedrigere Geschwindigkeiten nicht nur Regelwerk sind, sondern auch dazu dienen, Leben zu schützen, die Lebensqualität zu verbessern und klimaschonende Alltagsmobilität zu fördern.



ANALYSE: Roland Romano und Philipp Schober
ILLUSTRATIONEN: Daniela Bernold

Hand aufs Herz, wo möchten Sie wohnen? Entlang einer Straße, wo Autos und Lkw mit bis zu 50 km/h fahren dürfen oder an einer Straße, wo Tempo 30 eingehalten wird? Der hohe Nutzen von Tempo-30 im Ortsgebiet ist heute unbestritten. Dennoch ist die Umsetzung vielerorts schwierig – die Sache ist jedoch in Bewegung.

30 Jahre Tempo-30

Beginnend mit einer zweijährigen Testphase hat Graz bereits im Jahr 1992 als erste Stadt Tempo-30 für ihr Ortsgebiet erlassen – damit war die steirische Landeshauptstadt internationaler Vorreiter. Auf allen Nebenstraßen und damit auf rund 80 Prozent des Straßennetzes gilt seither eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h.

In Graz verringerten sich in der Folge die Unfälle mit Personenschaden um 20 Prozent, wobei fast 80 Prozent aller Unfälle in den wenigen verbliebenen Tempo-50-Straßen stattfanden. Der Radverkehr nahm in Graz in weiterer Folge in den 1990er-Jahren deutlich zu, im Unterschied zu anderen Städten, wo noch Tempo-50 galt. Auch wenn am Anfang die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stadt nur geringfügig sank – konkret von 37,1 km/h auf 36,6 km/h in den ersten sechs Monaten – nahm das Tempo doch immer weiter ab. Mit dem Tempolimit kamen weitere Effekte: Das Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden verbesserte sich signifikant. Autofahrer*innen wurden



rücksichtsvoller, Fußgänger*innen selbstbewusster. Radfahrende wurden nur mehr halb so oft von Kfz überholt wie vorher. Eine feststellbare Veränderung der Verkehrsmittelwahl blieb damals allerdings aus. Die Autoren der begleitenden Studie führten dies u.a. darauf zurück, dass Zufußgehen und Radfahren in Graz schon vor der Einführung von Tempo-30 sehr beliebt waren.

Wo Tempo-30 zur neuen Norm wird

Tempo-30 rettet Leben, senkt die Lärmbelastung und schützt die Umwelt, weil der Fahrzeugverkehr gleichmäßiger fließt. Diese Erfahrungen haben inzwischen viele Städte international gemacht; sie sind durch zahlreiche Studien gut belegt. Weltweit haben bereits mehr als 200 Städte großflächig Tempo-30 umgesetzt, von Kleinstädten über mittelgroße Städte bis hin zu

me. Beispielgebend ist hier die Marktgemeinde Wolfurt, die bereits 2014 die erste Begegnungszone nach §76c StVO auf einer Landesstraße in Vorarlberg durchsetzte.

Derzeitige Rechtslage erleichtert Umsetzung im gesamten Ortsgebiet

Gemäß §20 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) beträgt seit 1960 die standardmäßige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet 50 km/h. Per Verordnung nach §20 Abs. 2a kann seit 1994 eine Ausnahme für eine geringere Höchstgeschwindigkeit im gesamten Ortsgebiet festgelegt werden, wenn diese „geeignet erscheint“. Aufgrund dieser Regelung ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung fürs ganze Ortsgebiet erheblich leichter umsetzbar als auf einzelnen Straßen, wo laut §43 StVO, eine „Erforderlichkeit“ durch aufwändige Gutachten samt Grundlagenenerhebung von Verkehrsdaten, Gefahrenmomenten (z.B. nachweisbare Unfallhäufungen) und Ähnlichem verlangt wird. Die Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen wie Lärm, Geruch oder Schadstoffen allein reicht hingegen ebenso wenig wie die Gründe Klimaschutz, Klimawandelanpassung sowie Lebens- und Aufenthaltsqualität.



Hauptstädten wie Amsterdam, Paris und Brüssel mit bis zu 85 Prozent der Straßen im Stadtgebiet.

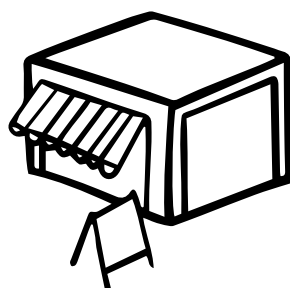
Helsinki erreichte 2019 dank kontinuierlicher Temporeduktion als erste Hauptstadt Europas das Ziel der „Vision Zero“: Keine Fußgänger*innen und keine Radfahrenden kamen bei einem Verkehrsunfall ums Leben. Im Mai 2021 führte Spanien als erster EU-Staat landesweit Tempo-30 im Ortsgebiet ein. Dies gilt auf Straßen mit einem Kfz-Fahrstreifen je Richtung, Tempo 20 auf Straßen mit nur einem Fahrstreifen. Auf zwei- und mehrspurigen Straßen dürfen Autos noch bis zu 50 km/h fahren. In Wales wurde im September 2023, begleitet von einer breit angelegten Kampagne, landesweit 20 mph – umgerechnet rund 32 km/h – im Ortsgebiet eingeführt.

Auch österreichische Städte und Gemeinden versuchen vermehrt Tempo-30 nicht nur in einzelnen ausgewählten Straßen nach §43 StVO, sondern auch flächig einzusetzen. Besonders Vorarlberger Gemeinden leisten hier Pionierarbeit. Zuletzt beschloss Bregenz die flächendeckende Tempo-30-Regelung auf Gemeindestraßen im Ortsgebiet nach § 20 Abs. 2a StVO – die Umsetzung soll im ersten Quartal 2024 erfolgen. Danach will die Stadt auch die Temporeduktion in sensiblen Bereichen auf innerstädtischen Landesstraßen prüfen lassen. Denn gerade dort, wo Landesstraßen durch Städte und Ortschaften führen, verursacht die hohe Höchstgeschwindigkeit Lärm- und Sicherheitsproble-

Kann Novelle der StVO Pattsituationen künftig verhindern?

Sowohl Gemeinden auf Gemeindestraßen, als auch Länder bei Landesstraßen im Ortsgebiet sind bei Temporeduktionen auf Bewilligung durch die Straßenverkehrsbehörde angewiesen – welche die StVO aus Gründen der Amtshaftung häufig sehr streng auslegt. Trotz gutem Willen aller Beteiligten entstehen dadurch Pattsituationen, die Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet verhindern.

Die 35. Novelle der StVO, die einen Ausweg aus diesen Pattsituationen bieten will, soll im Sommer 2024 in Kraft treten. Künftig soll es für die zuständigen Straßenbehörden einfacher werden, in Bereichen mit besonderem



Fortsetzung auf S. 14...

Temposchutz

RECHERCHE: Roland Romano und Philipp Schober INFOGRAFIK: Daniela Bernold

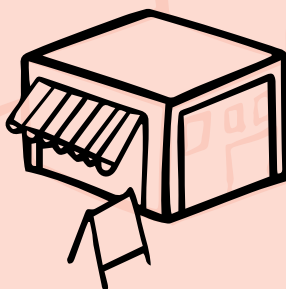
unterstützt
selbstständige
Mobilität



rettet Leben
und erhöht die
Verkehrssicherheit



stärkt Einzelhandel
& Nahversorgung

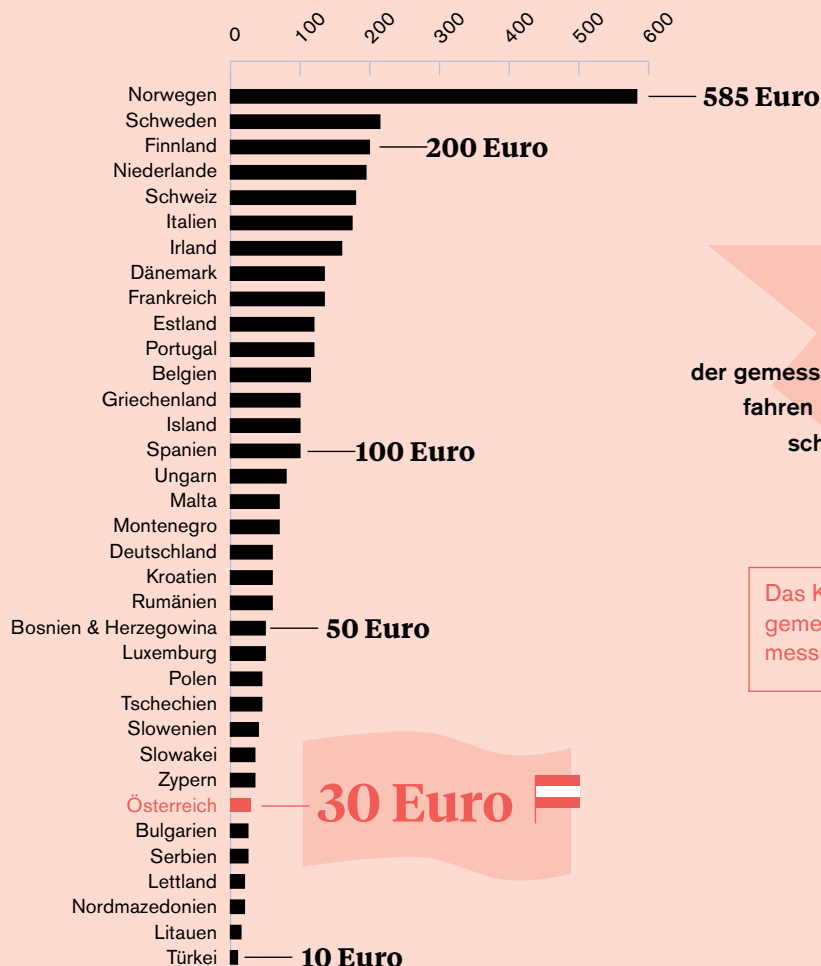


verbessert lokale
Lebens- und
Aufenthaltsqualität



So billig ist Rasen in Österreich¹

Mindeststrafen bei 20 km/h zu schnell



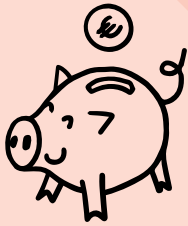
72 %

der gemessenen Kfz-Lenkenden
fahren statt Tempo-30
schneller als erlaubt



Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat 2022 erneut gemessen und eineinhalb Millionen Geschwindigkeitsmessungen in Tempo-30-Zonen veröffentlicht.²

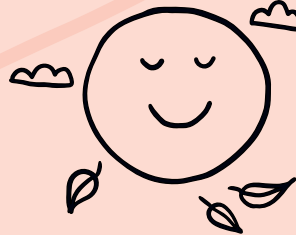
**macht Mischverkehr
sicherer und spart
Geld für wichtige Radwege**



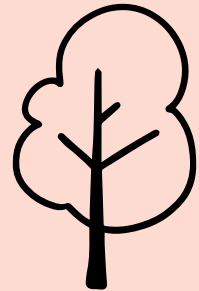
**fördert aktive
Mobilität zu Fuß &
mit dem Fahrrad**



**reduziert Lärm
& Luftschadstoffe,
schützt Umwelt & Klima**

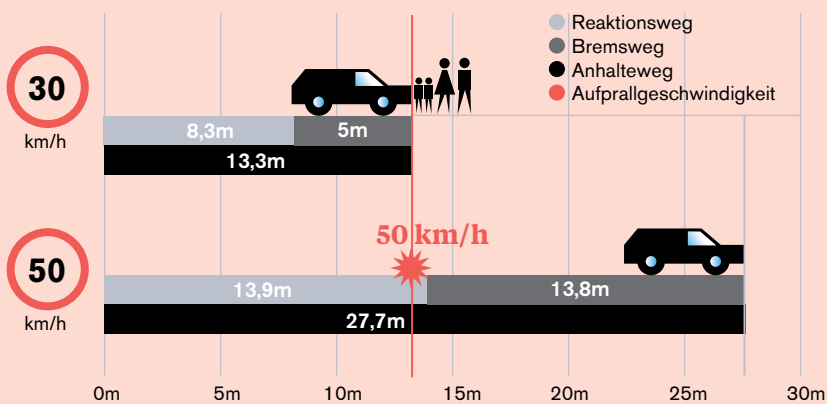


**ermöglicht schmalere
Fahrbahnen und mehr
Platz für Grün**



Tempo 30 rettet Leben³

Der knapp verhinderte Unfall bei 30 km/h ist ein ungebremster Aufprall bei 50 km/h. Der Anhalteweg bei 30 km/h ist kürzer als der Reaktionsweg bei 50 km/h.



Tempo 30/80/100 bringt pro Jahr

-28%



weniger Tote
rund 116 Menschen

-19%



weniger Verletzte
knapp 7.000 Menschen

Mit der Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30/80/100 würden im Straßenverkehr in Österreich weniger Menschen verletzt oder getötet.⁴

Überlebenschance⁵



Tempo-30



Tempo-50

Die Überlebenschance nach einem Zusammenstoß mit Tempo-30 (Kfz/Mensch) ist drei Mal höher als bei Tempo-50.

Zustimmung zu Tempo 30 steigt⁶

44 %

vor
Einführung

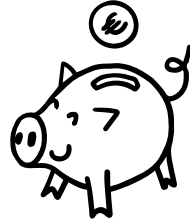
60 %

1 Monat
nach Einführung

77 %

2 Jahre
nach Einführung

Tempo-30



Schutzbedürfnis – also vor Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Spielplätzen, Krankenhäusern oder Seniorenheimen – die erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu verringern, wenn diese Maßnahme geeignet ist, die Verkehrssicherheit (insbesondere von Fußgänger*innen oder Radfahrenden) zu erhöhen. Was die Novelle außerdem vorsieht: Dass die Gemeinden die Tempo-Limits auch selbstständig mittels Radarmessung überwachen können.

So sollen Gemeinden künftig Radarkontrollen selbst durchführen können. Voraussetzung ist eine entsprechende Übertragungsverordnung des Landes. Bisher konnten die Gemeinden nur dann Radarkontrollen durchführen, wenn sie über einen eigenen Gemeindegewachkörper verfügten, was aber nur in 1,9 Prozent aller Gemeinden der Fall war. (Auch nicht in Wien und in keiner einzigen Gemeinde im Burgenland.)

Schnellfahren ist nur in Österreich ein Kavaliersdelikt

Messungen zeigen den großen Handlungsbedarf seit Jahrzehnten. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat 2023 erneut gemessen und eineinhalb Millionen Geschwindigkeitsmessungen in Tempo-30-Zonen veröffentlicht. Das Ergebnis: 72 Prozent der Kfz-Lenker*innen fahren schneller als erlaubt.

Das hat mehrere Ursachen: Es gibt in den bestehenden Tempo-30-Zonen kaum Kontrollen. Vor Bestrafung wird in Österreich eine ominöse „Straftoleranz“ vom Messwert abgezogen. Die Strafen sind im internationalen Vergleich sehr gering und darüber hinaus nicht einkommensabhängig. In Österreich ist das Schnellfahren – als einziges Land in der EU – noch immer kein Vormerkdelikt im Führerscheinregister.

Aufgrund dieser unbefriedigenden Situation haben sich mehr als 280



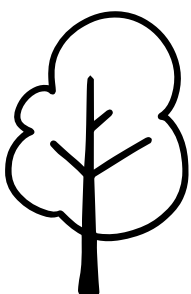
Gemeinden und Städte – unter Federführung des Verkehrsclubs Österreich (VCO) und unterstützt von Radlobby und Städtebund – ab Mai 2023 zusammengeschlossen und fordern eine Reform der StVO, die eine Umsetzung von Tempo-30 erleichtert und einen zeitgemäßen rechtlichen Rahmen bietet.

Zentraler Punkt dabei: eine Prinzipienumkehr, die 30 km/h als Regelgeschwindigkeit im Ortsgebiet festlegt. Dort, wo es die Verkehrssicherheit etc. zulässt, können höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden. Diese sollte zur begründenden, seltenen Ausnahme werden und das neue Prinzip auch den Sachverständigen die Verkehrssicherheitsarbeit wesentlich erleichtern.

Gute Nachricht für Politiker*innen: Temposchutz ist mehrheitsfähig

Die Erfahrungen mit der Umsetzung von Tempo-30 in Graz und vielen anderen Gemeinden zeigen, dass die Maßnahme typischer Weise vor Einführung eine geringe Zustimmung erfährt – dass sich aber die Zustimmung in der Bevölkerung nach Einführung erhöht. Je länger Tempo-30 gilt, umso deutlicher steigt die Akzeptanz.

Und hier liegt auch die gute Nachricht für Verkehrspolitik*innen: Tempo-30 und Verkehrsberuhigung bringen nicht nur Vorteile für die Menschen; die Maßnahmen sind auch mehrheitsfähig und erhöhen die Zufriedenheit von Wählerinnen und Wählern...



ARGUS Shop

Beratung | Reparatur | Service



GUDEREIT SX-30
um 949,99 Euro



2 in 1

Radlobby-
Rabatt

Fahrradricksack + Fahrradtasche
Ortlieb Vario PS 199 Euro

für Radlobby-Mitglieder -10 %

Radlobby-
Rabatt

finn Handyhalterung
statt 15 Euro nur 11 Euro
für Radlobby-Mitglieder
nur 10 Euro



Aktion
-50 %



MET Kinderhelme
in Aktion -50 %



Tannus Armour
Pannenschutz
schon ab 35 Euro



GinkGo Cargo Bike
schon ab 3.590 Euro

Das Transportrad aus Schweden kann nach Wunsch
aufgebaut oder zum Selbstaufbau bestellt werden.

Radlobby ARGUS-Shop

Frankenberggasse 11, 1040 Wien, Mo-Fr **14-19 Uhr**, Sa **10-14 Uhr**. Für Informationen zur Radlobby-Mitgliedschaft und Produkten rufen Sie uns an unter **01/5050907** oder besuchen Sie uns in der Frankenberggasse. Bestellungen auch telefonisch oder per Mail: **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.

Radwegeausbau auf einen Blick

Das neue Radnetz-Dashboard Wien liefert eine exzellente Gesamtübersicht über das Radwege-Bauprogramm der Stadt.

BERICHT: Andrzej Felczak

Das Radverkehrsnetz in Wien wird kontinuierlich ausgebaut und verbessert. Über die aktuellen Entwicklungen wird in Pressemeldungen und in den Medien berichtet. Mit Verzögerung ist der aktuelle Stand auch im Onlinestadtplan Wien zu sehen. Was bisher fehlte: ein einfach zugänglicher Gesamtüberblick.

**Radlobby-Aktivist
Stephan Bösch-Plepelits**

Diese Lücke schließt das neue, von Freiwilligen betriebene Radnetz-Dashboard – eine grafische Benutzeroberfläche zur Visualisierung der Daten. Auf Basis der von der Stadt Wien zur Verfügung gestellten Daten liefert das Tool eine Gesamtübersicht aller Bauprojekte, deren Umsetzungsgrad und die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen.

Ort, Zeitpunkt, Radinfrastrukturart, Status, Länge und mehr werden angezeigt; Änderungen im Bauprogramm automatisch übernommen. Karten und Verweise auf einschlägi-

ge Medienberichte fügt die Community hinzu. Die Ergebnisse können nach Bezirk und nach Jahr gefiltert werden und ermöglichen fundierte Analysen sowie das Sammeln von Fakten und Argumenten für die verkehrspolitische Arbeit.

Federführend beim Projekt ist der langjähri-

ge Radlobby-Aktivist und Raumplaner Stephan Bösch-Plepelits, der die Software ehrenamtlich entwickelt hat.

„Die Idee ist mir gekommen, als wir beim Jour Fixe über das Bauprogramm gesprochen haben – dass dort nämlich viele Maßnahmen noch nicht fertig oder sogar

begonnen waren“, sagt Stephan: „Zuerst wollten wir nur die Homepage der Stadt beobachten und Statusänderungen mitschreiben. Ich habe dann entschieden, die Informationen in ein Content Management System zu importieren, um dort weitere Daten zu ergänzen.“

radnetz-dashboard.radlobby.at



Stephan Bösch-Plepelits freut sich über Unterstützung und lädt Aktive ein, am Radnetz-Dashboard mitzumachen. Bei Interesse bitte per E-Mail melden an hauptrad@xover.mud.at



WAS HEISST EIGENTLICH?

Leitermodell

Ein Zebrastreifen darf grundsätzlich nur von Gehenden genutzt werden, außer wenn er am Rand zusätzlich eine Blockmarkierung wie bei einer Radüberfahrt hat. So eine Kombination heißt „Leitermodell“ oder auch „St. Pöltner Modell“, da St. Pölten eine der ersten Städte mit dieser Art von Querung war. Seit 1. April 2019 gibt es diese Möglichkeit in der StVO, die noch selten, aber

immer öfter genutzt wird. Mit dem Leitermodell entfällt das bisher notwendige „Entflechten“ des Fuß- und Radverkehrs mittels Bodenmarkierungen vor Kreuzungen bei gemischt genutzten Wegen.

Die Radlobby und Zufußgehenden-Interessensvertretungen setzen sich grundsätzlich für die getrennte Führung der beiden Verkehrsformen auf Hauptverkehrsrouten ein.

Das heißt: Getrennte Gehwege neben baulichen Radwegen oder Fahrradstraßen. Abseits von Haupttradrouten oder bei besonders geringen Frequenzen bzw. besonders breiten Querschnitten sind gemischte Zonen wie etwa geöffnete Fußgängerzonen eine zeitgemäße Möglichkeit, die den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen entspricht.

Mario Sedlak

Für Groß und Klein

Dein WienMobil, deine grünen PS.

Schon die Fahrräder mit Kindersitz entdeckt?

Mehr unter wienmobilrad.at



 Laden im
App Store

 **JETZT BEI
Google Play**

WIENER LINIEN | WIEN ENERGIE | WIENER NETZE
WIENER LOKALBAHNEN | WIPARK | WIEN IT
BESTATTUNG WIEN | FRIEDHÖFE WIEN
UPSTREAM MOBILITY | IMMOH | GWSG
WIENER STADTWERKE GRUPPE

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak, Daniel Wuttej, Walter Bradler



+ Wien 23., Liesingbachradweg Kinderfreundlich: Neue Unterquerung der Laxenburger Straße

Der Liesingbachradweg ist die einzige tangentielle, geradlinige und durchgängige Radverbindung im Süden Wiens. Auf kurzen Abschnitten verläuft er über ruhige Tempo-30-Straßen oder Fahrradstraßen, sonst getrennt vom motorisierten Verkehr. Er wird daher sowohl im Alltag als auch in der Freizeit gerne verwendet. Eine große Problemstelle war jedoch die Querung der stark befahrenen vierspurigen Laxenburger Straße, insbesondere mit Kindern.

Erfreulicherweise wurde im Zuge der Renaturierungsarbeiten des Liesingbaches eine komfortable, drei Meter breite Unterquerung errichtet. Auch bei der Großmarktstraße wurde eine Unterquerung gebaut. Unterquerungen erlauben ein sicheres Queren ohne Warten, und man kann – im Unterschied zu Brücken – den Schwung beim Durchfahren nutzen. Wir meinen: In neuen Stadtteilen sollten bei Querungen von Hauptstraßen anstelle von Ampeln Unterquerungen als Standard eingesetzt werden.



+ Wien 22., Biberhaufenweg „Protected Bike Lane“ für Hauptradroute in der Donaustadt

Der rund 800 Meter lange Geh- und Radweg am Biberhaufenweg zwischen Raffineriestraße und Reiherweg stellt die letzte allwettertaugliche Radverbindung zwischen Donauinsel und Donaustadt vor dem Nationalpark Lobau dar und ist Teil des Hauptradverkehrsnetzes. Auf einem erheblichen Abschnitt war der Geh- und Radweg jedoch nur zwei bis drei Meter breit. Für eine Hauptradroute nicht mehr zeitgemäß. Da der Biberhaufenweg in diesem Bereich im nicht-verbauten Gebiet verläuft, waren die Parkplätze wenig genutzt und wurden, abgesehen von einer kleinen Anzahl bei der Nationalparkzufahrt, aufgelassen. Somit konnte der Radweg verbreitert werden.

Um die Kosten zu minimieren, wurde kein baulich getrennter Radweg mit Randstein errichtet, sondern er ist auf Straßenniveau geblieben und wird zur Straße mittels Leitpflöcken abgegrenzt. Die moderne Bezeichnung für diese Variante lautet „Protected Bikelane“.

Der Geh- und Radweg hat jetzt eine Mindestbreite von 3,5 Metern – im Regelfall ist er rund vier Meter breit. Gut gemacht!



+ Wien 13., Eduard-Klein-Gasse Jetzt ohne Mutprobe: Endlich sind die Schrägparker weg

Der Wientalradweg führt von der Kennedybrücke über die Eduard-Klein-Gasse, Dommayergasse und weiter über die Auhofstraße. Diese Strecke liegt auch im Hauptradverkehrsnetz Priorität Eins.

Bisher war das Fahren auf dem schmalen Streifen gegen die Einbahn in der Eduard-Klein-Gasse eine Mutprobe. Nicht nur war der Autoverkehr intensiv, auch ragten die Schrägparker mitunter weit in den Streifen hinein. Die Radlobby setzte sich viele Jahre lang für eine Verbesserung ein. Erst jetzt wurde die Schrägparkordnung in eine Längsparkordnung umgeändert und dadurch genug Platz geschaffen, um den Radstreifen gegen die Einbahn auf rund zwei Meter zu verbreitern. Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit wurde der Radstreifen und die Fortführung bei der Querung Am-Hans-Moser-Park rot eingefärbt und die Vorrangverhältnisse deutlicher gekennzeichnet.





Graz, Annenstraße

Haltestellen clever umgestaltet: So lassen sich Konflikte vermeiden

Die Annenstraße – die wohl umstrittenste und meistdiskutierte Straße in Graz – wurde nach der Umgestaltung 2013 zu einer wichtigen Ost-West-Achse für den Radverkehr. Auf der stadteinwärts führenden gemischten Fahrspur waren an den beiden Doppel-Haltestellen der vier Straßenbahnlinien überfahrbare Haltestellenkaps eingerichtet.

Dies führte zu Konflikten zwischen Öffi-Fahrgästen und Auto- bzw. Radverkehr. Nun wurde der Autoverkehr auf die Straßenbahntrasse geleitet und ein 550 Meter langer eigener Radstreifen angelegt, der im Haltestellenbereich nach rechts verschwenkt ist. Der so entstandene breite Streifen links erhöht die Sicherheit der Fahrgäste beim Aussteigen und vermindert Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Dazu kommen Ladeflächen und Pflanztröge auf den verbleibenden Bereichen der einstigen Fahrbahn.

Verbesserungsvorschlag: Die Radüberfahrten an der Idlhof- und Elisabethnergasse sollten durch Markierungen sichtbarer gemacht werden – um die Aufmerksamkeit rechts abbiegenden Kfz-Lenkender zu wecken.



Klagenfurt, Völkermarkter Straße

Verpasste Chance: Glanbrücke bleibt trotz Sanierung radfeindlich

Die B70 Völkermarkter Straße ist die am stärksten befahrene Straße in Klagenfurt und durchgehend vierspurig ausgebaut. Auf einem rund 500 Meter langen Teilstück entlang dieser Haupteinfahrt klappt seit vielen Jahren eine schmerzhaft Radweglücke.

Wiederholt hat die Radlobby auf den dringend nötigen Lückenschluss hingewiesen. Im Sommer 2023 wurden Fahrbahn und Gehsteig der Glanbrücke – das Schlüsselstück – generalsaniert. Doch statt den Platz zugunsten eines Radweges umzuverteilen oder die Brücke zu verbreitern, sind die vier Fahrspuren plus ein Abbiegestreifen geblieben. Seitens des Landes hieß es auf Radlobby-Beschwerde lapidar, dass eine punktuelle Verbesserung auf der Brücke nichts Wesentliches bringen würde. Doch das Gegenteil ist der Fall: Stadt und Land hätten die Sanierung als Start für einen durchgehenden Radweg entlang der Völkermarkter Straße nehmen müssen. Nun ist die radfeindliche Situation am Nadelöhr Glanbrücke für viele Jahre zementiert. Fazit: Eine vertane Chance für die „Klima-Vorzeigstadt“ am Wörthersee!



Schwechat, Klederinger Straße

Attraktive Route mit Slalom-Elementen und Schönheitsfehlern

Der neue Geh- und Radweg verläuft entlang der Klederinger Straße zwischen der Siedlung Frauenfeld und dem Bahnhof Wien Kaiserebersdorf. Mit einer Länge von 900 Metern und der Breite von großteils 3,5 Meter entspricht der Weg den Richtlinien RVS Ausbaustufe C für sogenannte Sammelrouten. Die neue Verbindung – Gesamtkosten rund 380.000 Euro – ist attraktiv. Auch weil die Zufußgehenfrequenz sehr niedrig ist und es keine Ampeln gibt. Nicht komfortabel sind hingegen zwei vorbereitete Grundstückszufahrten, die zu einem Slalom mit engen Kurvenradien führen.

Suboptimal ist auch die Querung der Klederinger Straße Richtung Bahnhof in der Kurve neben der Unterführung Schwechat. Der Kfz-Verkehr ist schwer im Blick zu behalten und kommt von rechts- sowie von links hinten. Bei der Querung ist eine Blockmarkierung vorhanden, aber auf der anderen Seite ist der Radweg nicht markiert. Dort landet man auf der linken Straßenseite in einer Parkspur und muss die Straße queren. Nicht-Ortskundige können hier leicht die Orientierung verlieren.



Neu dabei

Diesmal:

Georg, 44 Jahre alt,
Bundesbediensteter
aus Wien



Das liebe ich: Ich habe letzte Woche mein Rad aufgepumpt und meine Winterpause beendet. Auf dem Weg in die Arbeit ist mir dann wieder bewusst geworden, wie viel Freiheit das Radfahren bedeutet. Es fallen einfach alle Wege weg, die du nicht brauchst.

Das nervt: Die unterschiedliche Qualität der Radwege in Wien. Im Nordbahnhofviertel zum Beispiel ist die Radinfrastruktur viel besser geplant. Da fallen einem holprige Bodenbeläge bei manchen Radwegen oder die verwinkelte Routenführung etwa beim Ringradweg stärker auf. Außerdem nervt mich: dass beim Klimaticket keine Fahrradmitnahme inkludiert ist.

Mein schönster Fahrrad-Moment: Radfahren auf der Insel Föhr in Nordfriesland. Du fährst auf dem Damm, zwischen Wattenmeer auf der einen und Schafen auf der anderen Seite. Ohne Autos, ohne Häuser – das einzige Mühsame ist der Wind.

Mein Wunsch für die Zukunft der Mobilität: dass Radfahrende und Fußgänger*innen im Verkehr als gleichberechtigte Akteur*innen wahrgenommen werden.

WIEN

Radeln for Future

Jeden ersten Freitag im Monat wird in Wien für bessere Radinfrastruktur und eine klimafreundliche und nachhaltige Verkehrspolitik geradelt.



Für sichere Radwege, eine nachhaltige Verkehrswende und für Klimaschutz setzt sich die Initiative „Radeln For Future“ ein. Um diesen Forderungen Nachdruck zu verleihen, treffen einander Aktive monatlich am jeweils ersten Freitag, um 17 Uhr am Votivpark in Wien zur Rad-Demo. Die Kundge-

bungen führen zu Hotspots mit fehlender oder mangelhafter Radinfrastruktur (im Bild zu sehen: Gürtel Bikeride am Gaudenzdorfer Gürtel), aber auch zu Orten aktueller Anlässe. Alle Termine und mehr Informationen gibt es hier:

radelnforfuture.at

WIEN

Ringvorlesung Aktive Mobilität

Im Sommersemester 2024 erlebt auch die schon traditionelle Ringvorlesung „Aktive Mobilität – Radfahren und Gehen in der Stadt“ eine Neuauflage. Die vom Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien organisierte Lehrveranstaltung bietet interessante Vorträge und Vortragende aus den unterschiedlichsten Bereichen. Themen in diesem Jahr sind unter anderem Aktivismus und Partizipation in der Praxis, Wirtschaftspolitik und Mobilitätswende oder GPS-Daten in der Radverkehrsplanung.

www.tuwien.at/cee/transport/planning/studierende/ringvorlesungen

RETZ

Klassik-Rundfahrt In Velo Veritas

Zum dritten Mal nach 2015 und 2018 startet und endet die In Velo Veritas – die Rundfahrt auf klassischen Rennrädern – heuer in Retz. Die Stadt im Nordwesten des Weinviertels nahe der tschechischen Grenze freut sich auf die Teilnehmenden am 8. und 9. Juni. Die Streckenführung für die drei verschiedenen Distanzen wird beim ARGUS Bike Festival bekannt gegeben.

www.inveloveritas.at



ÖSTERREICH

Essenzzustellende im Warnstreik

Anfang März streikten hunderte Beschäftigte von Speisenerlieferdiensten in Österreich, nachdem Kollektivverhandlungen gescheitert waren. Während die Gewerkschaft 8,7% Lohnerhöhung forderte, waren die Lieferfirmen – Töchter internationaler Konzerne – zunächst nicht bereit, mehr als 5,8% zuzugestehen. Wichtig zu wissen: Die Verhandlungen beziehen sich primär auf echte Dienstnehmer*innen. Gerade bei Speisenerlieferdiensten arbeiten meist (Ausnahme: Lieferando) freie Dienstnehmer*innen – die Unternehmen bezahlen weder Urlaubsgeld noch Krankenversicherung. Auch der Kollektivvertrag gilt für die Freien nicht.

Wird immer populärer: Bicibus zur Schule

Immer mehr Kinder radeln mit dem Bicibus zur Schule. In Wien-Hernals fand vor kurzem die hundertste Wiederholung des Fahrrad-Konvois statt. Und in Graz gibt es jetzt sogar eine eigene Bicibus-Servicestelle.

Egal, ob bei Regen, Schnee oder mitten im Winter, wenn es in der Früh noch stockdunkel ist: im Wiener Stadtteil Hernals kommt der Bicibus verlässlich jeden Tag. Den Aktiven rund um Michael Doberer ist es gelungen, den Fahrrad-Konvoi der Schulkinder zu einer fixen Einrichtung zu machen. Heuer im Februar feierte der Bicibus Hernals bereits die hundertste Fahrt. „Derzeit sind zwei Schulen – die Volksschule Kindermannngasse und die Gaullachergasse – mit rund 60 Kindern und Begleitpersonen beteiligt, demnächst kommen noch weitere Schulen dazu“, berichtet Doberer: „Ursprünglich als Elterninitiative als Ersatz zur unzuverlässigen Straßenbahn gestartet, kommen die Kinder jetzt sicher, bestens gelaunt und aufgeweckt zur Schule. Außerdem lernen sie ihr Fahrrad beherrschen und die Verkehrsregeln kennen.“

Fixe Route, fixer Fahrplan

Der Hernalser Bicibus ist in Österreich der mit der höchsten Frequenz und den meisten Teilnehmenden. Er ist aber nicht der einzige. Immer mehr Eltern und Kinder interessieren sich für die Möglichkeit, nachhaltig und gesund in die Schule zu radeln. Immer mehr Eltern und Kinder machen mit oder probieren das gemeinsame Radeln aus. In Wien gibt es Bicibusse etwa in Liesing, Favoriten und Döbling. Auch in Graz wurde bereits gemeinschaftlich in die Schule geradelt – eine richtige Bici-Bus-Linie, die täglich unterwegs ist, fehlt aber noch.



Inspiziert durch Bicibus-Fahrten in Barcelona, organisieren inzwischen engagierte Eltern in vielen Städten die gemeinsamen Fahrten zur Schule.

Das Prinzip beim Bicibus ist immer das selbe: Fixe Route, fixer Fahrplan, Begleitung durch Erwachsene und mitunter die Polizei. Die Kinder radeln als Gruppe von Haltestelle zu Haltestelle. Unterstützt werden die Bicibus-Projekte von der Radlobby, die dafür 2023 auch mit dem VCÖ-Mobilitätspreis in der Kategorie „Kindgerechtes Verkehrssystem“ ausgezeichnet wurde.

Graz: Bicibus Servicestelle

In Graz gibt es seit März eine eigene Servicestelle zur Unterstützung aller, die selbst eine Bicibus-Linie starten möchten. Betreut wird die Servicestelle

von Katja Hausleitner vom Kinderbüro Graz und Simone Feigl (Radlobby AR-GUS Steiermark) im Auftrag der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz. Die Bicibus-Servicestelle bietet kostenlose Workshops zur Organisation eines eigenen Bicibusses und weitere Unterstützungsangebote: Von digitalen Vorlagen für Flyer und Plakate bis hin zu BiciBus-Westen zum Ausleihen. Außerdem gibt es die Möglichkeit einer kostenlosen Begleitung der ersten und zweiten Fahrt in einer neu errichteten BiciBus-Linie durch das Bicibus-Team.

www.graz.at/bicibus

www.radlobby.at/bicibus/wien

Anzeigen



VELLO
VELLO SUB
Das leichte E-Lastenrad aus Wien!


24,9 kg
Ultraleicht


210kg
Belastbar


180cm
Kompakt

Jetzt Probefahrt vereinbaren.
Mehr Infos unter:
www.vello.bike/sub



**Hannes Slavik fährt voll ab
auf Interflon Fin Super Dry Lube**

interflon.com





1
„Wir wollen nicht bis 2084 warten bis das versprochene Radwegenetz errichtet ist“, spöttelt Friedrich auf Seite 1 des allerersten DRAHTESEL.



In die wilden 1980er-Jahre, eine Hochblüte Auto-dominierter Verkehrspolitik, fällt die Gründung des DRAHTESEL. Seither macht sich das Magazin für die Anliegen von Radfahrenden und für eine menschenzentrierte Stadtplanung stark...

ZEITREISE: Walter Bradler und Valerie Madeja



Art Directrice Anna Hazod beauftragt für die Gestaltung der DRAHTESEL-Cover Illustrator*innen aus der ganzen Welt. Diese reichen von Illustrator*innen am Anfang ihrer Karriere bis hin zu bereits international renommierten Künstler*innen. Unkonventionelle Ideen erwünscht! Cover oben: Jesús Escudero für den DRAHTESEL 4/2020

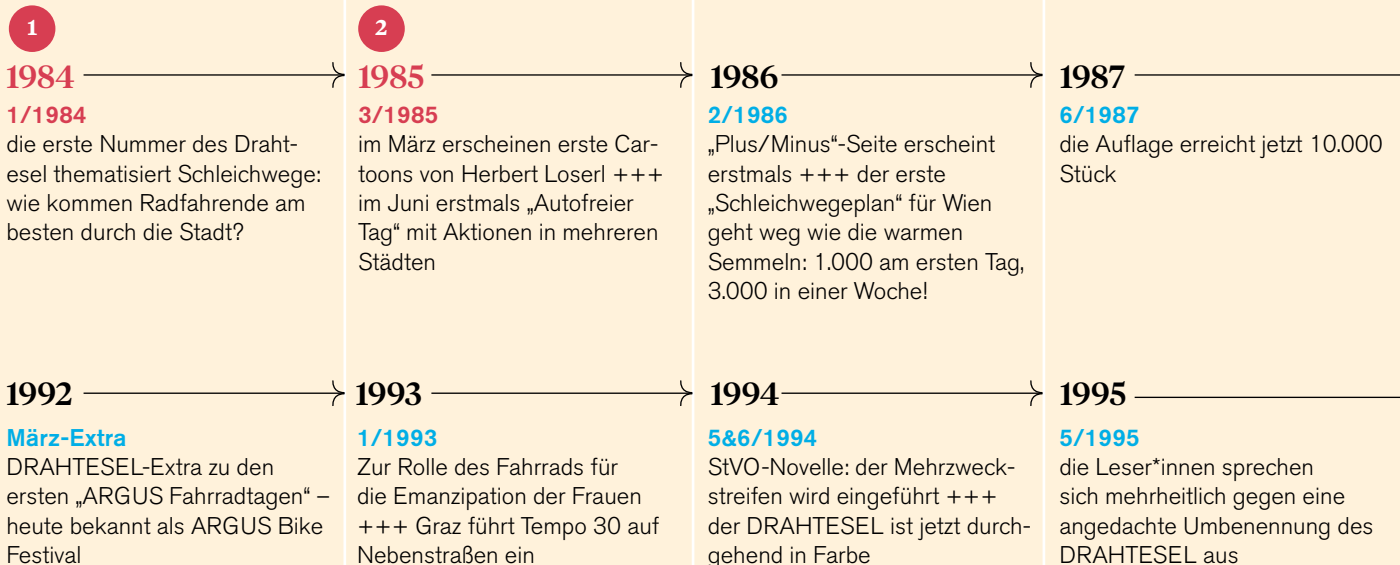
Der Ursprung der ARGUS und in gewisser Hinsicht auch des DRAHTESEL war ein Diskussions- und Aktionsforum von Wiener TU- und Stadtgeografie-Student*innen.

Von Anfang an war klar: zu einem Verein mit Mitgliedern gehört auch eine Mitgliederzeitschrift. Die Nummer 1/84 war ganze vier Seiten stark und erschien mit dem stolzen Untertitel „Zeitung für aufrechte Radfahrer/innen“ in einer Auflage von 3.000 Stück. In dieser Zeit, lange vor Internet und Mobiltelefonen, war der DRAHTESEL das Medium, „wo in Rubriken Erfahrungen ausgetauscht werden“, zum anderen für „Berichte über das, was für den Radler gerade besonders interessant ist, neue Ideen, Aktionen – auch und

gerade im internationalen Maßstab. Denn was bei uns erst langsam anläuft, ist anderswo bereits längst akzeptiert.“ (Peter Ahnelt, DE 2/84) In der Ausgabe 4/84 schreiben „Eure Argonauten“ im Editorial: „Die ARGUS ist eine, allen Vereinnahmungsversuchen zum Trotz, überparteiliche Initiative, die sich und nicht zuletzt auch den „Drahtesel“, der den Informationsfluss zwischen aktiven und fördernden Mitgliedern sichern soll, aus den Mitgliedsbeiträgen finanziert.“

Über die Jahre spiegelte der DRAHTESEL die verkehrspolitische Debatte wider und dokumentierte die Erfolge der velophilen Interessensvertretung: Fahren gegen die Einbahn, die Modernisierung der Straßenverkehrsordnung und das nimmermüde Unterstreichen

Fortsetzung auf Seite 26





2

Die Bevorzugung des automobilen Verkehrs gegenüber den Radfahrenden ist Thema der DRAHTESEL-September-Nummer 1985. Das Cover: ein bisschen aggro, aber ziemlich fetzig. Oder?

7

Seiner Zeit voraus, oder überoptimistisch?
DRAHTESEL 1/2015 von Kalle Mattsson zeichnet eine Zukunftsvision ohne motorisierten Individualverkehr. (zumindest auf dem Cover)



Drahtesel 1 / 2024 – 23

1988

5/1988

Neu: Auszeichnung zur „Fahrradfreundlichen Gemeinde“ durch ARBÖ und KfV +++ Radinitiativen „B.I.E.R.“ in Baden, „Dinamo“ in Wr. Neustadt

3

1989

1/1989

Speichenreflektoren werden für alle Räder vorgeschrieben

1990

2/1990

Dachverband der österreichischen Radfahrorganisationen gegründet

4

1991

1/1991

der DRAHTESEL ist nun in Wien auch in Kiosken und Trafiken erhältlich +++ erstmals Fahrräder für die Polizei in mehreren Städten

1996

3/1996

Hochradfahrer Manfred Cizek aus Wien startet zu seiner Tour – und schafft es damit drei Mal auf's Cover

1997

5&6/1997

Bahn: die Radmitnahme in die Nachbarländer wird wesentlich erleichtert

1998

2/1998

Start EuroVelo-Netzwerk +++ Innsbruck ermöglicht Radmitnahme in Bus und Bim +++ Gründung ARGUS Steiermark

1999

5&6/1999

zum ARGUS Bike Festival kommen 20.000 Besucher*innen +++ Radmitnahme in der Bahn jetzt ohne Sperrzeiten möglich

Erinnerungen von DRAHTESEL- Macher*innen

Der DRAHTESEL bestand anfangs aus ein, zwei losen mit Schreibmaschine geschriebenen A4-Blättern. Daraus wurde in meiner Zeit eine 12-seitige geheftete Zeitung. Was heute Indesign und Photoshop ist, waren damals die revolutionären Letraset-Anreibebuchstaben. Damit konnte man Buchstaben von einer Trägerfolie mit einem Anreibe-
löffel – oder dem Fingernagel – auf Papier übertragen und Überschriften gestalten. Buchstabe für Buchstabe. Eine Bastelstunde von aufgeklebten Textstreifen, Fotos, Illustrationen und handgezeichneten Linien. Ein kleines Kunstwerk eben – nur nicht handsigniert.
Michael Bauer
Redakteur 1984-1985

Der DRAHTESEL war das entscheidende Medium, um die Radler*innen und ARGUS Mitglieder über wichtige Themen zu informieren. Die neuen „grafischen“ PCs – allen voran der MAC aber auch der „Billig-Mac“ Atari – erleichterten es uns enorm, Layouts und Grafiken zu erstellen.
Peter Ahnelt
Mitarbeiter der ersten Stunde, mit Unterbrechungen bis in die 1990er-Jahre aktiv dabei



6
Cover des DRAHTESEL 1/2014 sorgte für große Aufregung unter den Leser*innen: Ist der Papa im Streifen-Pulli auf dem Bild wirklich H.C. Strache?



10
DRAHTESEL 4/2021 setzte sich mit dem Thema Sprache in der Verkehrspolitik auseinander. Michael McDonnell gestaltete das Cover als Word-Cloud frei nach Arcimboldo

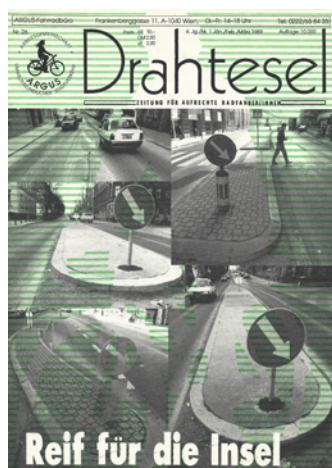


8
DRAHTESEL 2/2016 fasste sich mit der heimischen Fahrrad-Industrie. Das Cover dafür gestaltete Aleksandar Savić

- | | | | |
|---|---|--|--|
| <p>➤ 2000
6/2000
zum Autofreien Tag wird der legendäre Verkehrsforscher Hermann Knoflacher zitiert „...die Besatzungsmacht Autofahrer gibt nicht so leicht auf“</p> | <p>➤ 2001
5&6/2001
neue Fahrradverordnung: Transport von Kindern im Anhänger erlaubt – trotzdem einige Kritikpunkte</p> | <p>➤ 2002
1/2002
der Logozusatz wird von „Radlerlobby“ auf „Radlobby“ geändert +++ die Auswertung des Fahrrad-Klimatests 2002 zeigt leichte Verbesserungen</p> | <p>➤ 2003
4/2003
das Technische Museum Wien zeigt die große Ausstellung „fahrrad“ +++ Start des „Citybike Wien“ +++ Öffi-Streik vervierfacht Radverkehrszahlen</p> |
| <p>➤ 2008
4/2008
Plus/Minus-Beiträge vermehrt auch aus den Bundesländern</p> | <p>➤ 2009
4/2009
im Trend: E-Bikes im Test</p> | <p>➤ 2010
5/2010
100.000 Besucher*innen beim ARGUS Bike Festival +++ Vorbild Kopenhagen am Cover</p> | <p>➤ 2011
4/2011
rot-grüne Koalition in Wien +++ Helmpflicht für Kinder wird eingeführt</p> |



1
Großes Thema in den 1980er-Jahren: die fahrrad-feindliche Rechtslage. DRAHTESEL 3 /1984 fordert, Einbahnen für Radfahrende zu öffnen. Illustrator unbekannt.



3
Ist heute Thema. Und war es auch schon in DRAHTESEL 1/1989:–Entscheidung des Autoverkehrs. Mittel der Wahl damals: Verkehrsinseln...



4
Cover des DRAHTESEL 1/1991 ziert eine Illustration von Peter Friedrich. Das Thema beschäftigt Radfahrende bis heute: Wie lässt sich die Sicherheit erhöhen?



5
Radkultur ist der Schwerpunkt in DRAHTESEL 3/2007. Das schattenhafte Cover damals kommt von Reinhard Kahrer.



9
Das Cover von DRAHTESEL 2 /2017 (Illustrator: Burnbjörn) polarisiert wie wenige andere. Wild und frech, sagen die einen. Schirch und crazy, sagen die anderen.

2004
1/2004
Wien feiert den 500sten Radweg-Kilometer

2005
2/2005
Besucherrekord beim ARGUS Bike Festival: 50.000 Besucher*innen an kommen zum Rathausplatz

2006
3/2006
der erste österreichische Masterplan zum Radverkehr wird präsentiert +++ erste Critical Mass in Wien

2007
3/2007
Kampagnen zum Arbeitsradeln gestartet: „bike2business“ österreichweit, „Wer radelt gewinnt“ in der Steiermark +++ erstes Bike Film Festival in Wien

2012
4/2012
Gründung Vereine Salzburg, Vorarlberg, Kärnten, Burgenland +++ Radlobby Österreich wird gegründet +++ „Manifest für ein radfreundliches Österreich“

2013
3/2013
Neu in der StVO: Fahrradstraße und Begegnungszone +++ Velo-city Konferenz in Wien

2014
1/2014
Relaunch des DRAHTESEL +++ Jannik hat „es“ wirklich beim Fotoshooting gelernt. Und nein: Sein Papa ist nicht H.C. Strache

2015
1/2015
großer Faltrad-Test im 56 Seiten starken Heft +++ Abstandskampagne startet +++ Bund fördert Transporträder

Erinnerungen von DRAHTESEL- Macher*innen

Der DRAHTESEL war integrativ für das Team der durchwegs ehrenamtlich Aktiven, die Ideen und Humor einfließen ließen, Artikel schrieben – bis hin zum Happening des gemeinsamen Adressklebens. Spaß und Motivation waren groß. Meine Lieblings-Anekdote ist der ARGUS-Stand in der Opernpassage, wo wir Wodka ausgeschenkt haben und ein Radfahrverbot in Wien, wie in Moskau, gefordert haben. Diese paradoxe Intervention hat Wunder gewirkt: Nie wieder habe ich Passant*innen so engagiert und emotional Partei fürs Radfahren ergreifen sehen.

Christian Höller

Redakteur 1984 bis 1990

Der DRAHTESEL war von Anfang an, was er auch 40 Jahre später ist: Die einzige unabhängige Zeitschrift in Österreich, die die Interessen der Alltags- und Freizeitradler*innen thematisiert. Natürlich lese ich den DRAHTESEL bis heute. Tipps gebe ich „vom Balkon herunter“ keine, Hauptsache der DRAHTESEL wird weiterhin von Menschen gemacht, die für „unsere“ Sache brennen.

Reinhold Seidl

Chefredakteur 2012 bis 2013

Fortsetzung von Seite 22

der existenziellen Notwendigkeit adäquater Fahrrad-Infrastruktur sind bis heute Schwerpunkte des Heftes. Ebenso wie das Berichten über kulturelle Ereignisse rund um das Thema Radfahren, Produkte und Trends für das Alltagsradfahren. Der DRAHTESEL berichtete über Fahrrad-Demos und über Fahrradfreundliche Gemeinden, über die Initiative „Radelt zur Arbeit“ und über den Fahrrad-Klimatest. Wenn fahrrad-affine Menschen etwas auf die Beine stellten – sei es ein Fahrrad-Kino, ein Bicibus, eine Kidical Mass oder eine Begegnungszone: Der DRAHTESEL war dabei.

Tippen am Atari

Die zunehmende Professionalisierung der Fahrrad-Interessensvertretung zeigte sich auch beim DRAHTESEL: Mitte der 1980er-Jahre gab es bereits Aktive mit Herz und ungeheurem Engagement – aber wenig digitale Hilfsmittel, obwohl Artikel und einzelne Grafiken bereits auf Ataris, Commodores und PCs gebastelt wurden. Für die Titel nutzte man anfangs Anreibe-buchstaben. Beim Druck von gerasterten Fotos auf grauem Umweltschutzpapier musste man schlechte Qualität in Kauf nehmen. Ab 1987 gab es immerhin eine Schmuckfarbe für den Umschlag, wodurch die Gestaltung grafisch ansprechender wurde. Mit besserem Papier und Vierfarbdruck konnten 1990 auch Farbfotos am Titel erscheinen. Im Jahr 1994 wurde das Heft dann durchgehend bunt. Der Seitenumfang nahm – von kleinen Schwankungen abgesehen – beständig zu. Aus anfangs vier

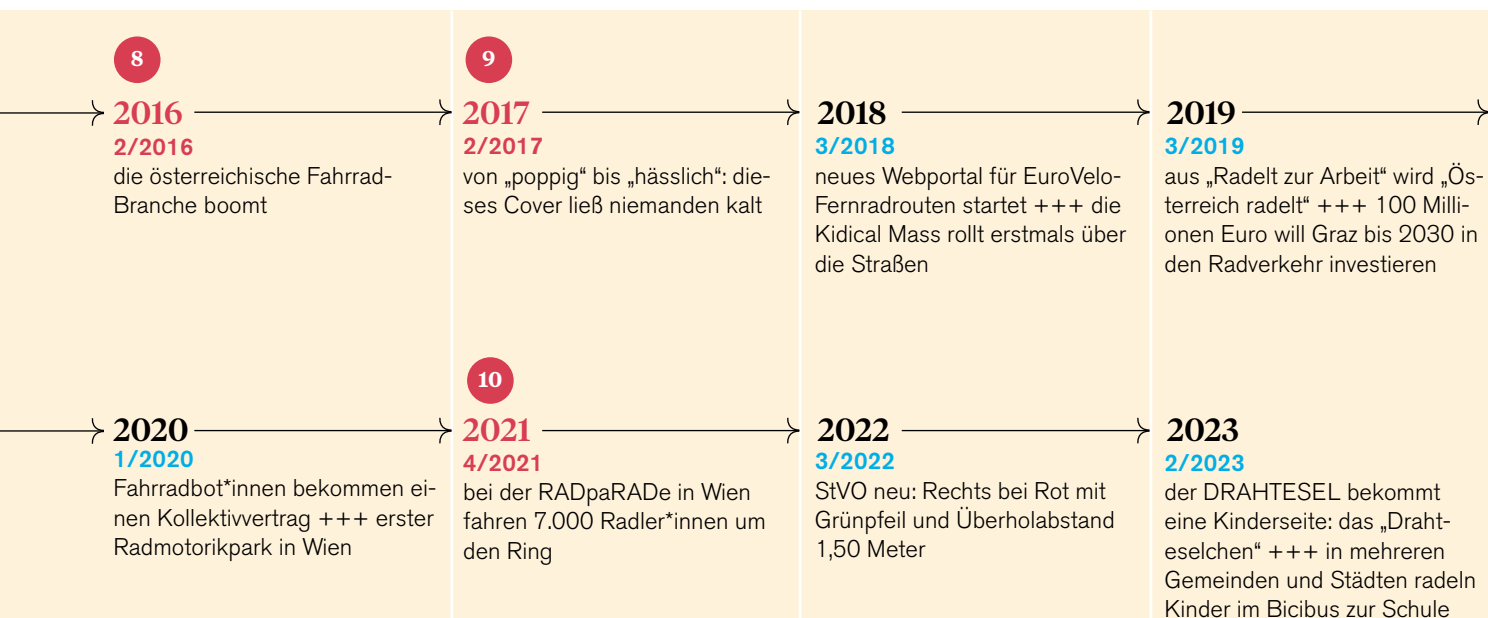
Heften jährlich wurden in den 1990ern bis zu sechs. Von Ende der 1990er-Jahre bis 2010 erschienen meist fünf Ausgaben jährlich, wobei das Jännerheft dünner ausfiel.

Auflage: 17.000 bis 20.000 Stück

Seit 2011 gibt es den DRAHTESEL vier Mal pro Jahr in einem Umfang von zuletzt meist 48 bis 72 Seiten. Die Auflage stieg bis 1989 rapide auf 12.000 und liegt jetzt bei für – in Österreich durchaus beachtlichen – 17.000 bis 20.000 Stück (die erste Nummer zum ARGUS-Bike Festival erscheint traditionell in einer höheren Auflage).

Verantwortliche Redakteur*innen der ersten Jahre waren Ariane Dröschner, Gordon „Afghan“ Casford, Michael Bauer, Christian Höller und Gerhard Habliczek. Ab 1992 findet man im Impressum eine Namensliste mit u.a. Peter Ahnelt, Constantin Cazan, Honzo und Evi Doppel, Herbert Loserl, Helmut Gretsche, Andreas Röderer... Ab 2012 oblag die Redaktionsleitung Reinhold Seidl, ihm folgte ab 4/13 Matthias G. Bernold als Chefredakteur, und er ist es auch ab 2024 wieder. Dazwischen lag diese Aufgabe drei Jahre lang in den Händen von Ruth Eisenreich.

Am Ende des Editorials 4/84 heißt es: „Bis zum nächsten Mal wünschen wir uns und euch ein Anhalten des beginnenden Auf- und Rückenwindes. Eure Argonauten“. Besser kann man es auch 2024 nicht formulieren.



RIDE LIGHT.
TRAVEL FAR.

KTM
BIKE INDUSTRIES

DESIGN BY GROUPE-DEJOUR.DE



**MACINA
SPORT SX**

KTM-BIKES.AT

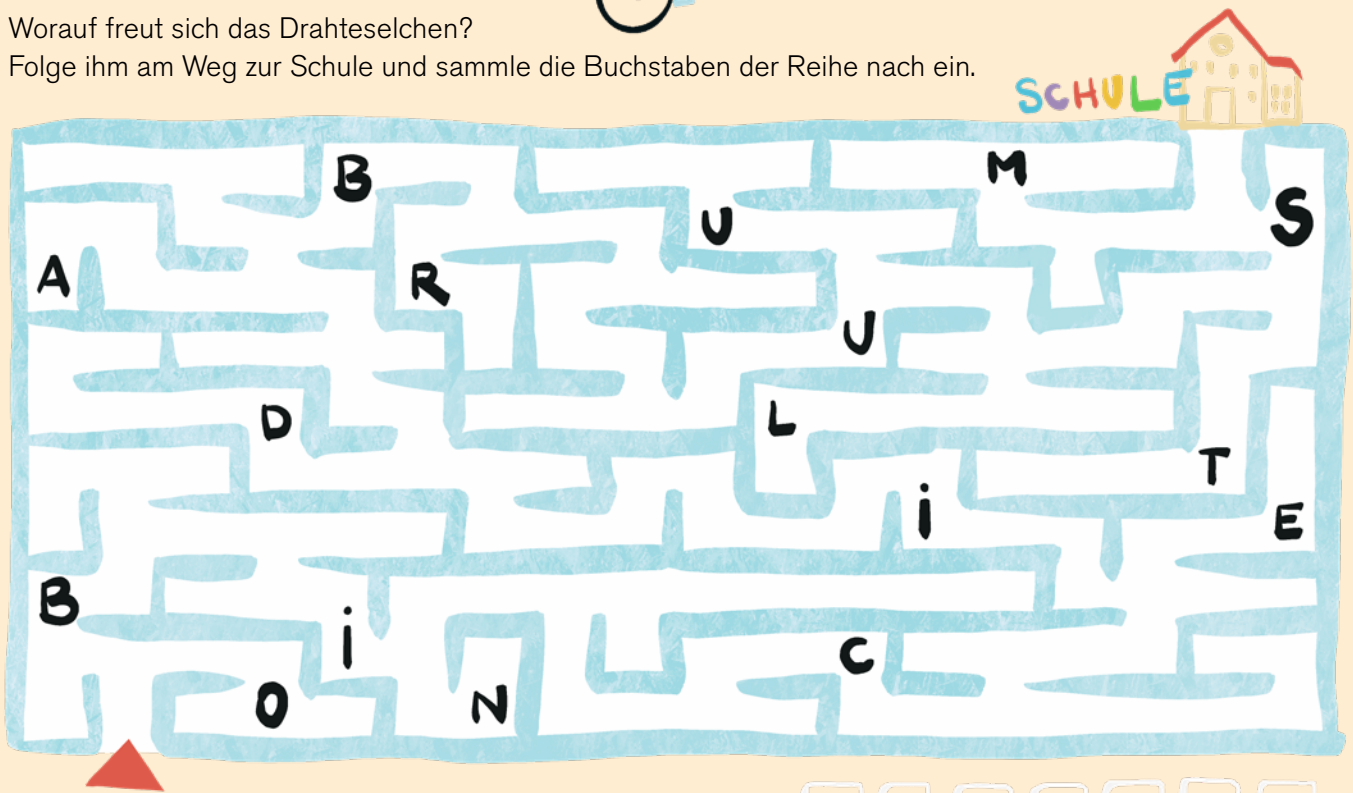


RÄTSELSPASS

Buchstaben sammeln

Worauf freut sich das Drahteselchen?

Folge ihm am Weg zur Schule und sammle die Buchstaben der Reihe nach ein.



Schick uns die Lösung!

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir dreimal das Buch „Sommer auf der Fahrradinsel“. Frage deine Eltern, ob du mitspielen darfst. Schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an kinder@drahtesel.or.at. Einsendeschluss ist der 31. Mai 2024. Alle Informationen: drahtesel.or.at/kinder



BASTELTIPP

Bunte Lenkerfransen



Du brauchst:

- 2 x Gummiringerl oder kleine Haargummis
- 10-14 bunte Bänder (1 cm breit und maximal 40 cm lang)
- Schere (bitte einen Erwachsenen, dir zu helfen)

Bänder in gewünschte Breite und Länge zuschneiden. Mach die Bänder nicht zu lange, damit sie dich nicht beim Radeln behindern!

Bänder am Gummiringerl befestigen – eine Schlaufe legen, durchfädeln, festziehen

Über die Lenkerenden stülpen – und los geht's!

Buchtipps

Lastwagen als Eisstände, Pkw als Gewächshäuser, Radwege statt Schnellstraßen: in Ariane Pinels wildem Bilderbuch „Sommer auf der Fahrradinsel“ träumt ein kleines Mädchen von einer Welt ohne Autos.



Ariane Pinel
Sommer auf der Fahrradinsel
Hamburg:
Mairisch Verlag
ISBN 978-3-948722-31-9
40 Seiten, 16 Euro

Besuchen Sie uns
auf dem Argus Bike Festival.



RIESE & MÜLLER

Radfahren stärken!



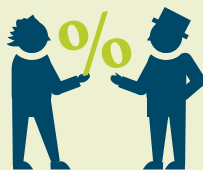
Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

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



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.

DRAHTESEL-Abo

Der DRAHTESEL, das österreichische Fahrradmagazin, kommt direkt 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.

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

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

13. —
14. APRIL



EINTRITT
FREI

09 —
18 UHR



— argus —

BIKE FESTIVAL

wien rathausplatz

grosse fahrrad-messe — e-mtb-arena — kids bike race
e-bike-test — fahrrad-kinderwelt — transport-räder
fahrrad-flohmarkt — fahrrad-schmuck — radparade



FALTER



BOSCH
ePowered



Willkommen auf
Europas größtem
Fahrrad-Festival!

25 Jahre Argus Bike Festival!

Seit 1999 findet in Wien das Bike Festival statt. Und am 13./14. April ist es wieder soweit, der Rathausplatz steht dann ganz im Sternzeichen des Fahrrades. Ein tolles Programm haben wir wieder auf die Räder gestellt: Jede Menge neue, spannende Aussteller, zum E-Bike-Test gibt's erstmals auch eine E-MTB-Arena, und das Transportrad rückt ganz in den Mittelpunkt des Geschehens.

Spektakulär wie immer das große Show-Highlight: Dirt Battle Vienna mit den fliegenden Freestylern, die sich vom 10m-Turm in die Tiefe stürzen!



Highlights 2024



Dirt-Battle Vienna

Das spektakulärste Highlight mit einem Highjump und Best-Trick-Contest.



E-Bike-Testparcours

Der größte E-Bike-Test Österreichs mit allen wichtigen Herstellern und den neuen Trends.



E-MTB-Arena

Test, Show und Workshops mit den neuesten E-MTBs. Bosch-Markenbotschafter Stefan Schlie zeigt wie es geht.



Kids Bike Race

Das Kinder-Rennen mitten am Rathausplatz. Voranmeldung auf www.kidsbiketrophy.at



Fahrrad-Kinderwelt

Alles was Kindern Spaß macht & Eltern interessiert, wenn es um die Mobilität der Kleinen geht.



Grosse Fahrradmesse

Das Herzstück der Veranstaltung, mit über 100 Marken und allen relevanten Herstellern.



Bosch eBike ABS

Mehr Sicherheit am E-Bike, ausprobieren auf der ABS-Test-Strecke



Fahrrad Wien

Alle Infos zu aktuellen Fahrrad-Themen am Fahrrad-Wien-Stand und Gratis-Radkarte 2024



Transport mit dem Fahrrad

Die umfassende Übersicht über Lastenräder, Kinder-Transporträder, Anhänger und followMe-Systeme.



Falter Fahrrad Flohmarkt

Die ideale Möglichkeit unkompliziert sein Rad zu verkaufen oder ein günstiges Bike zu erwerben.



Histo Corner

Hier finden sie alle zusammen: Die Sammler und die Sammlerstücke.



Transportrad-Förderungen

Alles zu den aktuellen Förderungen am Argus- und Fahrrad-Wien-Stand



Schmucke Sache(n)

Jede Menge Schmuck aus alten Fahrradteilen wird es heuer geben.



Rad-Tourismus

Rad-Regionen, Rad-Strecken, Rad-Hotels, Rad-Reisen im großen Tourismus-Zelt



In Velo Veritas

Treffpunkt der Retro-Community am In Velo Veritas-Infostand



RADpaRADE

Wir radeln um den Ring – und vorher über die Hautallee und den Praterstern!

Marken 2024

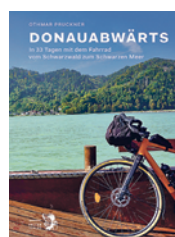
2 rad-shop GERHARDT — ABUS — add-e — Alpina sports — ARGUS — AUVA-Laufrad&Rollerparcours — AUVA-Radworkshop
B-turtle GmbH — Bakfiets — Benno Bikes — BENTHO eBIKES — Bergamont — Bergspezl — Bicicapace — BikeGroovy
Bike Holidays — Bikeleasing-Service — Bikepacking.at — blacksheep eyewear — Bosch eBike Systems — Brompton — Bruck-Fusch
Großglockner — Böttcher — Bullitt — Butchers & Bicycles — Burgenland Tourismus — Ca Go — Caritas Wien — Carla Cargo
Chike — Christiania Bikes — Cin Cin Bells — Citybiker.at — Cooperative Fahrrad — Craft — CUBE Store Wien Nord — cycleWASH
cycling people — CzechTourism — Douze Bikes — E-Bike Südburgenland — Ekoi — Eleven — Elite Tours — e-Motion e-Bike Welt
Wien — evil eye — true sport eyewear — Fahrrad-Selbsthilfe Werkstätten in Wien — Fahrrad Wien — Ferienregion Nationalpark
Hohe Tauern — Ferienregion Lungau — Firmenradl — Fischer E-Bike — FlexiModal — flow trail Kärnten — Friaul Julisch Venetien
Granville — Gentle Tent — Glocknerkönig — Hartje — Hauser Exkursionen — Heavy Pedals — Hochkönig Tourismus — Hohe Wand
Wiese — In Velo Veritas — i:SY — K19 — Kalkhoff Bikes — Kärnten Tourismus — Kemper Filibus — Kettler Alu Rad — klimaaktiv
Kona — KTM Fahrrad — KuBikes — Larry vs. Harry — Lipno am Moldaustausee — Lungau — MA 31- Wiener Wasser — Marin Bikes
MCS Trucks — Mittelburgenland-Rosalia — Mostviertel — Mountain Bike Holiday — muli cycles — Neusiedler See
Niederösterreich-Erfrischend bewegend — Nihola — Nockbike — NORA PURE SPORTS — Nora Racing Teamwear — nu-cycl — new
& upcycled stuff — Oberösterreich Tourismus — Olmützer Region — Out Of — Österreichischer Radsport-Verband — Patria
Pilsner Region — Polen — Puky — QIO — RADBANDE — Radkutsche — Radland Kärnten — Radlobby ARGUS — Radlobby
Österreich — Radplatz — Riese & Müller — Sail&Surf — SalzburgerLand — SKS — Slovenia Outdoor — Specialized
Stadt Wien-Wiener Wasser — Strasser Michael — Strida — Südböhmen — Südburgenland — Südmähren — Taxi 40100 — Tern
Trailcenter Wien — Tschechische Zentrale für Tourismus — Upcycling-art — Urban Arrow — VAUDE — Veleon
VFS Fahrradmanufaktur — VELLO BIKE — velorian — Wagrain-Kleinarl Tourismus — Waldviertel Tourismus — Weinviertel Tourismus
Weissensee — WestenNest — Wexl Trails St. Corona am Wechsel — Wiener Alpen in Niederösterreich — Wiener Klimatour
WienMobil Rad — Winther — Wienerwaldtrails — Wienerwald Tourismus — WIENXTRA — WOOM — Xtracycle — Yamaha Motor
Yoonit Bikes — Yuba — Zillertal — Zweirad-Center Stadler

BIKEFESTIVAL.AT

RAD

FERN

REISE



DONAUABWÄRTS Othmar Pruckner

In 33 Tagen mit dem Fahrrad vom Schwarzwald zum Schwarzen Meer.

256 Seiten, € 29,90

HOW TO

Ordnung schaffen im Fahrrad-Raum

Wer das Glück hat, in einem schicken Neubau zu wohnen, hat vielleicht auch das Glück, dass Architekten und Bau-träger Fahrradräume in ausreichender Dimensionierung mitdachten und dann noch ein drittes Mal Glück, dass vernünftige Fahrrad-Ständer (und keine Felgen-Würger) existieren. Die Mehrheit der Radfahrenden hat weniger Glück und findet sich häufig in einem chaotischen und

verwinkelten Besenkammerl wieder, wo Fahrradwracks, Kinderwägen, Spielzeug und Sperrmüll so ineinander-stecken, dass der Gebrauch im Alltag massiv einge-schränkt ist.

Wie aber vorgehen, um Ordnung im Fahrrad-Raum herzustellen und nicht als Besserwisser dazustehen? Hier unsere acht Tipps!



CHECKLIST: Matthias Bernold ILLUSTRATION: Linda Zimmermann

- 1.** Jede erfolgreiche Revolution beginnt mit dem Finden von Gleichgesinnten: Suche das Gespräch und finde Leidensgenoss*innen!
- 2.** Nutze Social Media: Gründe eine Chat-Gruppe auf einer Plattform deiner Wahl und gib ihr einen klingenden Namen, der auf den Zusammenhang mit dem Radfahren hindeutet.
- 3.** Gestalte ein Plakat und lade zur Chat-Gruppe ein. Schreib kurz, worum es geht und stell den QR-Code dazu, der zur Chat-Gruppe führt. Vergiss nicht, ein putziges Katzen-Bild einzubauen, um Sympathien zu wecken!
- 4.** Drucke das Plakat aus und affichiere es im bzw. vor dem Fahrradraum!
- 5.** Begrüße jede Person, die der Fahrrad-Gruppe beitrifft, freundlich mit einem Text samt Herzchen und Fahrräder-Emoticons!
- 6.** Organisiere eine Zusammenkunft vor dem Haus oder eine kleine Ausfahrt, und bring jedenfalls Kekse mit!
- 7.** Jetzt ist ein guter Zeitpunkt, darüber zu sprechen, wie großartig das Radfahren ist und wie fein es wäre, die Räder auch im Fahrradraum abstellen zu können!
- 8.** Überlegt euch miteinander Maßnahmen (z. B. eine Informationsoffensive) und setzt sie um!

Wie sind deine Erfahrungen mit Fahrrad-Räumen? Schreib uns und/oder schick uns ein Foto von deinem Fahrrad-Raum an:

leserbrief@drahtesel.or.at



@FelixtestetBikes ist eine verlässliche Quelle für Radbegeisterte aus der Gravelbike Szene



Content Creatorin Anke Eberhardt will Spaß am Radfahren vermitteln: es darf auch mal selbstironisch sein...



In ihrem neuen Podcast „Zwischen den Speichen“ lassen @SaddleStories hinter die Kulissen ihres Schaffens blicken

Erzähl mir was vom Radfahren!

Auch in der Welt des Radfahrens tummeln sich inzwischen professionelle Content Creator*innen und Influencer*innen. Doch wer sind die eigentlich? Und wie verdienen sie mit Radfahren Geld?

BERICHT: Valentin Eisendle

Wie haben wir die Content Creator*innen ausgewählt?

Wir haben die Content-Creator*innen anhand der folgenden Kriterien ausgewählt: mindestens 10.000 Abonnent*innen, professioneller Anspruch, Bekanntheit unter Radfahrenden, Präsenz auf Entdeckungsseiten auf YouTube/Instagram und regelmäßige Veröffentlichung von Videos.

Wie verdienen Content-Creator*innen ihr Geld?

- mit YouTube-Werbung, indem bezahlte Anzeigen vor und in ihren Videos geschaltet werden.
- mit Affiliate-Werbung, um Provisionen für den Verkauf von empfohlenen Produkten oder Dienstleistungen zu verdienen.
- mit bezahlten Kooperationen mit Marken, um Produkte zu präsentieren oder zu bewerben und dabei Geld zu verdienen.
- mit Sponsoring-Vereinbarungen sichern sie sich direkte Unterstützung von Marken – oft im Austausch für Werbung oder Produktplatzierungen.

Was für ein Leben: Einfach Radfahren und dafür auch noch bezahlt werden? Auf den ersten Blick klingt so ein Leben als Fahrrad-Influencer oder Content Creator oder YouTuber – angesichts der Vielzahl an Begriffen wird einem ja fast schwindelig – fast zu schön, um wahr zu sein.

Wer sich aber näher damit befasst, merkt schnell, wie viel Aufwand in der Produktion eines einzigen Videos steckt. Auch wenn man schon mit wenig Technik einsteigen kann, müssen erfolgreiche Kanäle heutzutage hohen Ansprüchen genügen. Das beinhaltet neben einem professionellen Niveau der Aufnahmen ein gelungenes Storytelling sowie eine ansprechende Ästhetik. Und ohne ausreichend Kompetenzen im Community-Management, um die Zuschauer*innen zu halten und zu unterhalten, können die virtuellen Geschichtenerzähler*innen überhaupt einpacken.

→ Geschichten vom Sattel

Angelika Hinteregger und Reinhard Maxbauer erzählen „Geschichten aus dem Radsattel, um Lust auf die Welt, auf Radreisen und Abenteuer zu machen“. Wenn sie nicht auf Tour sind, ähnelt ihr Alltag dem vieler Selbstständi-

ger: Projekte, Angebote, Rechnungen. Zunächst dokumentierte das Salzburger Paar auf ihrem YouTube-Auftritt die gemeinsame Rad-Weltreise. Fünf Jahre später ist @saddlestories_at einer der top deutschsprachigen Rad-Kanäle. In der wärmeren Jahreszeit widmen sie sich der Inhalts-Erstellung, im Winter werden Projekte vor- und nachbereitet.

Ihr Kanal richtet sich an Radbegeisterte, die nach neuen Routen und Abenteuern suchen. Zentraler Bestandteil ist das Vorstellen verschiedener Regionen – so verschlug es die beiden in den vergangenen Jahren an die Strände von Thailand, in die Berge von Kirgistan oder bis in den hohen Norden von Norwegen ans Nordkapp. Ihr Kanal wird von Tourismusverbänden und sorgfältig ausgewählten Kooperationspartner*innen finanziert. Was wir gut finden: Ihre Videos sind nicht mit Werbung überladen, sondern authentisch und qualitativ hochwertig. Seit Kurzem auch als Podcast!

„Wir suchen uns genau aus, welche Routen wir fahren“, sagt Angelika. „Es muss uns auch Spaß machen. Es ist nicht so, dass XY auf uns zukommt und wir es nur wegen des Geldes machen. Wenn wir das Feuer in uns nicht spüren, dann machen wir es auch nicht. Dann kommt das auch nicht rüber. Wir



Links: Anke Eberhardt, auf YouTube bekannt als @anke_is_awesome, gut ausgestattet für die nächste Ausfahrt



Angelika Hinteregger und Reinhard Maxbauer von Saddle Stories auf ihrer Trans Balkan-Tour: die gesamte Strecke gibt es auf ihrer Komoot-Seite im Detail.



Was heißt eigentlich...?

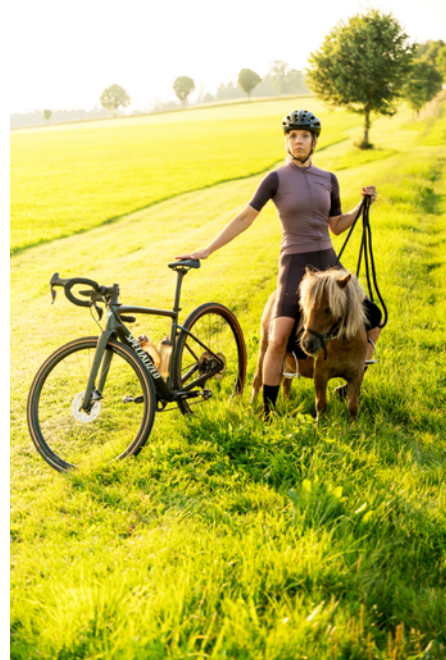
Influencer*innen: sind Personen, die durch ihre Social-Media-Aktivitäten eine große Reichweite erzielen und dadurch Einfluss (engl. influence) auf ihre Follower*innen ausüben. Bei dem Begriff schwingt oft Oberflächlichkeit, Käuflichkeit oder vermeintlich schnell verdientes Geld mit. Aufgrund der negativen Konnotation verwendet keine*r unserer Gesprächspartner*innen diesen Begriff gerne als Selbstbezeichnung.

nutzen nicht jede Gelegenheit, um unseren Content zu Geld zu machen. Wir bekommen viele Anfragen von Firmen, die wir ablehnen. Da sind wir sehr wählerisch. Wir gehen lieber auf Firmen zu, die wir gut finden, als dass wir die annehmen, die uns anfragen.“

— Neues aus Wien, einmal pro Woche

Auf ihrem Kanal @wienerverkehr liefern Sebastian Röhl und Eva Mader jeden Sonntag ein neues Video. Das Paar bewegt sich im Gravel-, Bikepacking- und Rennradbereich und produziert seit drei Jahren professionellere Videos. Nicht nur die Qualität der Videos steigt, auch die selbst gestellten Herausforderungen werden immer größer. Packlisten, Tutorials, Interviews, Mesberichte und Vlogs sind Teil ihres Kanals.

Unser Lieblings-Video: die mehrteilige Gravel-Bikepacking-Doku „Mit dem Fahrrad von Wien nach Krakau“. Obwohl beide (noch) anderen Berufen nachgehen, haben sie Vollzeit-Ambitionen für „Wiener Verkehr“. Bereits jetzt definitiv sehenswert!



Wenn sie nicht gerade Fahrrad-Tutorials dreht, schreibt Anke Eberhardt für das Magazin der Süddeutschen Zeitung

Foto: Julian Rohn

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



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM
FAHRRADFREUNDLICHEN
BETRIEB



Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provaznik



Ongo CLASSIC Hocker

Stufenlose Höhenverstellung
Sitzball-Feeling inklusive
Made in Germany

Mehr Informationen unter www.gesundes-sitzen.at

— Videos auf Augenhöhe

@FelixtestetBikes ist eine verlässliche Quelle für Radbegeisterte und hat sich auf den Bereich Gravelbikes spezialisiert. Ursprünglich aus dem Marketing, verfügt Felix Kuffner über fundiertes Fachwissen.

Trotz der Komplexität der Inhalte ist seine Sprache bewusst einfach gehalten, um auch Neulingen den Zugang zum Thema zu ermöglichen. Felix beschäftigt sich intensiv mit neuen Algorithmen-Entwicklungen auf YouTube und optimiert kontinuierlich Videolängen, Vorschaubild usw. Uns hat besonders sein Video „Ich hab ein (gebrauchtes) Gravelbike für € 900 gekauft...“ gut gefallen, weil es zeigt, dass auch Gebrauchträder eine gute Wahl sein können. Als Vollzeit-Content-Creator ist seine Arbeitswoche klar strukturiert: Am Wochenende bereitet er Videos vor, montags dreht er, dienstags und mittwochs schneidet er und donnerstags geht ein Video online, während freitags sein Meeting-Tag ist.

Was ihn motiviert? „Ich will die Hürden zum Eintritt in die Fahrradwelt senken“, sagt Felix.

— Videos mit Zwergpony

Anke Eberhardt will mit ihren „How To fahrRad“-Tutorials auf YouTube den Spaß am Radfahren vermitteln – und zwar ohne Technik-Frust. Ihr Ziel: Jede*r soll sich selbst helfen können. Locker-selbstironisch vermittelt ihr Alter-Ego @anke_is_awesome die Grundlagen dafür und organisiert auch mal ein Zwergpony, um die Sattelhöhe zu demonstrieren.

Anke ist eigentlich Journalistin und schreibt für die Süddeutsche Zeitung und das Bergwelten-Magazin. Die journalistische Qualität merkt man ihren akribisch vorbereiteten Videos an.

Ihr Kanal finanziert sich durch Sponsoring – was sie auch transparent kommuniziert: „Ohne Werbung geht's nicht“, sagt Anke: „Aber ich würde nie ein Produkt bewerben, von dem ich nicht überzeugt bin. Und mit den vermittelten Infos kann man auch eine ganz andere Kaufentscheidung treffen. Schleichwerbung gibt's bei mir nur bezüglich meiner Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Rad!“

Was heißt eigentlich...?

Content Creator*in: Begriff für Menschen, die Content (engl. Inhalt, also Videos, Bilder, Texte, Podcasts etc.) erstellen und im Netz veröffentlichen.

Brand Ambassador: Person, die längerfristig von einer Marke beauftragt wird, diese zu repräsentieren und ihre Botschaften zu verbreiten. Das beinhaltet auch oft eine Ausstattung mit Ausrüstung und ein positives Berichten darüber.

Story Telling: Die Jahrtausende alte Kunst des Geschichtenerzählens findet in der modernen Ära der Content-Creation auf digitalen Plattformen statt.

Anzeige

SCHWALBE ➤

THE NEW GREEN
MARATHON

BE A RECYCLIST

Get there

getthere.schwalbe.com

ARGUS Fördernde Mitglieder

Fahrradshops

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



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



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



Radlobby ARGUS Shop
Verkauf-Werkstatt-
Versicherungen-Customize
Frankenberggasse 11
1040 Wien
Tel.: 01/505 09 07
shop@argus.or.at
argusshop.org



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



Heavy Pedals
Lastenradtransport und
-verkauf OG
Am Hundsturm 1
1050 Wien
Tel.: 01/353 0 353
info@heavypedals.at
heavypedals.at

Heavy Pedals

Cooperative Fahrrad
Fahrradverkauf
und -werkstatt
Gumpendorfer Straße 111
1060 Wien
Tel.: 01/596 52 56
fahrrad.co.at



Ciclopia
Fahrrad + Werkstatt
Stiegengasse 20
1060 Wien
Tel.: 01/586 76 33
ciclopia.at

CICLOPIA
Fahrradgeschäft Wien 6

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

CITYBIKER.AT

IG-Fahrrad Shop
Neu- und Gebrauchtradverkauf
Werkstätte u. Verleih
Westbahnstraße 28
1070 Wien
Tel.: 01/523 51 13
ig-fahrrad.at



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



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



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



HeckAntrieb GmbH
BIKES + SERVICE
Auhofstr. 205
1130 Wien
Tel.: 01/212 15 38
shop@heckantrieb.at
heckantrieb.at



VERTICAL 2 Rad Helden
Spezialist für einspurige
e-Fahrzeuge
Hadikgasse 192
1140 Wien
Tel.: 01/929 66 90
team@2radhelden.at
2radhelden.at



Radlheim-Fünfhaus
Löhrgasse 3/2
1150 Wien
Tel.: 0670/650 09 45
radlheim.org



popsykkel – kinder radeln
Fahrräder, Hänger, Sitze,
Werkstatt
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

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

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



NXT CargoBikes
change your ride
Kaisermühlenstraße 8/1A
1220 Wien
Tel.: 0676 / 612 12 20
shop@nxtcargobikes.at
nxtcargobikes.at



2rad-shop GERHARDT GmbH
Langobardenstraße 19
1220 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 Kiesel GmbH
Fahrradverkauf und Werkstatt
Freistädterstraße 297
4040 Linz
Tel.: 0732/750 450
info@radsport-kiesel.at
radsport-kiesel.at



EBMR e-Bike Motorreparatur
Wir reparieren deinen
Antriebsmotor
Brunnengasse 5
4616 Weisskirchen an der Traun
Tel.: 0660/113 90 36
info@ebmr.at
ebmr.at



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

Clever Cycling
Van Raam Spezialfahrräder

VORRADELN
Räum für Fahrradkultur
Eisengasse 7
6850 Dornbirn
Tel.: 05572/40204
hallo@vorradeln.at
vorradeln.at



VORRADELN
BAUEN FÜR FAHRRADKULTUR

**Reiseausrüstung
Steppenwolf**
Alles für unterwegs
Kirchengasse 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
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
Mehr Werte für draußen.

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



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



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



Triebel – Dein Schuhmacher
Reparaturspezialist
Gersthofenstraße 47
1180 Wien
Tel.: 01/478 43 44
office@dein-schuhmacher.at
dein-schuhmacher.at



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



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



Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

41. Jahrgang / Heft 1

Erscheinungsdatum
21. März 2024

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
Matthias Bernold
chefredaktion@drahtesel.
or.at

Unter Mitarbeit von
Daniela Bernold
Walter Bradler
Klaus Brixler
Valentin Eisendle
Andrzej Felczak
Hannes Friedrich
Wolfgang Graschopf
Magdalena Jöchler
Jan Killian
Paul Kubalek
Valerie Madeja
Margit Palman
Peter Provaznik
Roland Romano
Brigitte Schicho
Heidi Schmitt
Mario Sedlak
Andrea Siegl

Kolumnen
Clara „Orca“ Felis
Reinhold Seitel

Cover
Anke Eberhardt, fotografiert
von Julian Rohn

Art Direktion
Anna Hazod
hazodschlagintweit.com

Bildbearbeitung
Anna Hazod

Anzeigen
Hannes Friedrich
hannes.friedrich@radlobby.at

Illustrationen
Daniela Bernold
Miguel Ángel Camprubi
miguelangelcamprubi.com
(Autor*innenportraits)
Anna Hazod

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

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

Bankverbindung
IBAN
AT82 2011 1841 6099 1000

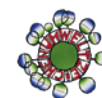
Leserbriefe sind herzlich
willkommen, allfällige
Kürzungen können nicht
ausgeschlossen werden.
Zur Veröffentlichung ist die
Angabe des vollen Namens
und der Postleitzahl
notwendig. Namentlich ge-
kennzeichnete Artikel müs-
sen nicht mit der Meinung
der **DRAHTESEL**-Redaktion
übereinstimmen.

Der **DRAHTESEL** ist
das Vereinsmagazin
der Radlobby ARGUS und
wird in Kooperation mit den
Vereinen der Radlobby
Österreich hergestellt.



Radlobby Österreich ist
Mitglied des Europäischen
Radfahrverbandes ECF.

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



Das Österreichische Umwelt-
zeichen für Druckerzeugnisse,
UZ 24, UW 686, Ferdinand
Berger & Söhne GmbH



Befreite Straßen, Platz für Mensch und Nachbarschaft

Seit mehr als 70 Jahren dominiert das private Auto den öffentlichen Raum. War die Straße früher ein Ort zum Spielen, Verweilen und einander begegnen – ist sie heute meistens bloß ein Raum, um von A nach B zu kommen. Dass es auch anders geht, beweist das Autor*innen-Team der „Allianz der freien Straße“ und zeigt die vielen Möglichkeiten der „befreiten Straße“ anhand der Thesen zur Nachbarschaft, Mobilität, Wirtschaft, Gesundheit, Klima, Politik und Beteiligung auf. Aufwändig gestaltet und reich mit Grafiken und Comics bebildert, liefert dieses Manifest wissenschaftliche Thesen und Ideen und macht Mut, den Platz auf der Straße für Menschen und Nachbarschaft zurückzuerobern. Glossare und weiterführende Literaturtipps dürfen dabei nicht fehlen.

Omo Lisboa

Allianz der freien Straße (Hg.):
Manifest der freien Straße
Berlin: Jovis Verlag, 2022
ISBN 978-3-86859-774-5
159 Seiten, 38 Euro



Zahlen, Fakten rund ums Fahrrad – und alle Songs!

Wer wissen möchte, was Fahrrad in den europäischen Sprachen heißt, welche Taktiken Rennradler*innen haben, welche Muskelbereiche beim Radeln trainiert werden, wie das Rad als Verkehrsmittel genutzt wird und welche Verkehrsinfrastruktur Radverkehr attraktiv macht – der findet alle Infos im liebevoll grafisch gestalteten Fahrradbuch von Marmota Maps und Jan Wittenbrink. Auch ein Überblick der italienischen Kulturmärkte ist dabei und eine Liste aller Songs, die dem Fahrrad huldigen: Zum Durchblättern, Entdecken oder als Nachschlagewerk eine Freude.

Omo Lisboa

Wittenbrink, Jan; Bragin, Lana (Hrsg.); Spiegel, Stefan (Hrsg.):
Das Fahrradbuch. Zahlen, Fakten und Geschichten in über 1000 Infografiken, Karten und Illustrationen
Hamburg: Marmota Maps, 2023
ISBN 978-3-946719-46-5
329 Seiten, 40,50 Euro



Anzeigen

IST IHR KELLER WIEDER VOLL?

Es ist Zeit für innovative Fahrradparklösungen!



PLATZSPAREND
(50% WENIGER
PLATZVERBRAUCH)



**KINDERLEICHTE
BEDIENUNG**



**EINFACHE
MONTAGE**



**FÜR ALLE
FAHRRADGEWICHTE
VON 0 BIS 34 KG**



KOSTENGÜNSTIG



PASST ÜBERALL



**AUCH FÜR DEN
ÖFFENTLICHEN RAUM
GEEIGNET**



VORHER

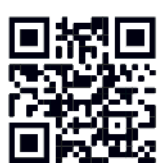


NACHHER



Wir begeistern mit Leistung.

WWW.KOENIGS.CO.AT



SCAN ME



Cooperative
FAHRRAD
www.fahrrad.co.at

Gumpendorferstr. 111
1060 Wien
Tel.: +43 1 596 52 56

WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

(Ketten)Blatt-Salat

An der Zahl der Kettenblätter vorne scheiden sich die Geister. Sind zwei besser als eines? Und drei besser als zwei? Oder sollte man dem aktuellen Trend folgen und sich mit nur einem Kettenblatt vorne begnügen?

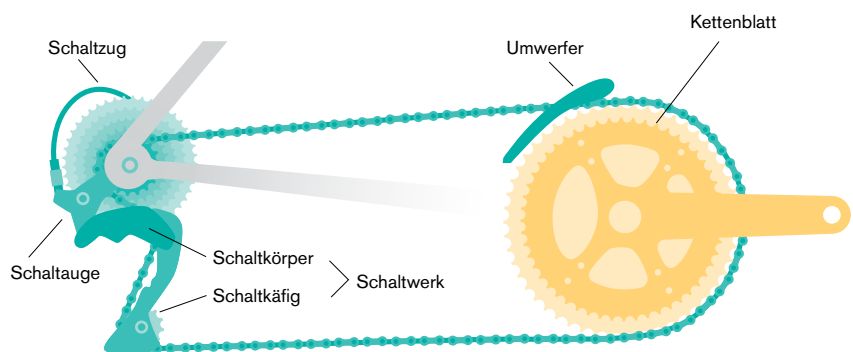
TEXT: Reinhold Seidl

Technisches funktioniert früher einfacher. Ein Fahrrad mit Kettenantrieb hatte vorne an der Kurbel ein Kettenblatt, das via Kette mit einem Ritzel an der Hinterrad-Achse verbunden war. Je größer das Kettenblatt bzw. je kleiner das Ritzel, desto stärker musste man auf die Pedale drücken, konnte aber schneller fahren. An diesem Prinzip – dem Übersetzungsverhältnis – hat sich natürlich nichts geändert. Aber heute haben Fahrräder ein oder zwei (selten drei) Kettenblätter und bis zu zwölf Ritzel. So kann sich der Radfahrende dank Umwerfer (für den Blattwechsel) und Ritzelschaltung (hinten) eine für ihn genau passende Übersetzung auswählen.

Mit zwei Kettenblättern und 12 Ritzeln könnte man theoretisch $2 \times 12 = 24$ verschiedene Übersetzungen fahren, aber zum einen läuft die Kette bei einigen Schalt-Positionen zu schräg, und zum anderen überlappen sich – je nach gewähltem Blatt – die Übersetzungen, sodass einige davon praktisch doppelt sind. Deshalb werden immer mehr Fahrräder mit nur einem Kettenblatt gefertigt. Hier lassen sich alle vorhandenen Ritzel einfach durchschalten. Und mit zwölf Gängen sollte man doch das Auslangen finden. Oder? Vielleicht. Hier die Vor- und Nachteile von 1 vs 2 Kettenblättern.

Vorteile ein Kettenblatt

- keine Überlappung von Übersetzungen
- etwas geringeres Gewicht



- keine Schaltprobleme beim Blattwechsel (Abspringen der Kette)
- kein Umwerfer: geringere Verschmutzung, servicefreundlicher

Nachteile ein Kettenblatt

- größere Gangsprünge
- „hässliches“ großes Ritzelpaket
- Ritzel und Kette nutzen sich schneller ab
- Umbau auf 2 Kettenblätter kaum möglich

Vorteil zwei Kettenblätter

- feinere Abstufung der Übersetzungen
- Kette kann mit weniger Schräglauf gefahren werden
- Umbau auf einfaches Kettenblatt meist möglich

Nachteile zwei Kettenblätter

- höheres Gewicht
- Abspringen der Kette beim Blattwechsel möglich

- mehr Verschmutzung (bei asphaltfernen Ausfahrten)
- höherer Serviceaufwand

Fahrräder mit einem einfachen Kettenblatt sind vor allem Gravelbikes, Mountainbikes, Crossbikes und E-Bikes. Ein doppeltes Kettenblatt findet sich (noch?) häufig bei Trekkingbikes und meistens bei Rennrädern.

Eine allgemeine Empfehlung für die eine oder andere Lösung kann man nicht geben. Wer schnell und eher flache Hügel befahren will, wird sich über feinere Abstufungen und zwei Kettenblätter freuen, vorausgesetzt es reicht die Muskelkraft für Speed und Steigungen. E-Bike-Fahrer*innen können diese Aspekte vernachlässigen und sind mit einem Einfachblatt perfekt gerüstet. Für Geländefreudige kann man die modernen Schaltkomponenten mit nur einem Blatt generell empfehlen – auch wenn der Verschleiß etwas höher ist.

Radar Love?*

Das intelligente Rücklicht Varia RCT715 von Garmin verbindet Dashcam mit Radarsystem und soll die Sicherheit beim Radfahren erhöhen. Bewährt sich das Gadget in der Praxis?

ALLTAGSTEST: Sebastian Busch und Andreas Voit



Starkes Rücklicht im Vergleich zu anderen LED-Rückleuchten: Wenn sich Fahrzeuge von hinten nähern, beginnt das Varia RCT715 zu blinken.

Zu den Autoren

Die beiden aktiven Mitglieder der Radlobby sind täglich mit ihren Rädern auf der Straße und haben sich das Testen der Geräte aufgeteilt. Sebastian Busch baut mindestens so gerne an seinen Rädern herum wie er darauf fährt. Andreas Voit ist ein erfahrener Alltagsradfahrer und pendelt regelmäßig zwischen Niederösterreich und Wien. Er hat bereits mehrere Testberichte für den DRAHTESEL verfasst.

* Radar Love

*When I get lonely and
I'm sure
I've had enough
She sends her comfort
coming in from above
We don't need no letter at all*

*We've got a thing that's called
a radar love
We've got a line in the sky
Radar love*

Textstelle aus dem Song "Radar Love", der größte Hit der Rockband "Golden Earring" aus dem Jahr 1973

www.garmin.com/de-AT/p/721258
Kosten: 399,99 €

Konnektivität

Um das Rücklicht Varia RCT715 zu nutzen, muss es zunächst mit einem Mobiltelefon, einer Smartwatch oder einem Fahrrad-Computer verbunden werden. Für diesen Testbericht haben wir uns das Zusammenspiel mit der Garmin-Smartwatch Fenix 7 PRO solar, mit dem Fahrrad-Computer Garmin Edge 540 sowie dem Mobiltelefon über die Varia App angeschaut.

Die Verbindung mit allen drei Systemen funktionierte dabei einwandfrei, die Installation war simpel. Das Radar wird bei der Smartwatch und beim Fahrrad-Computer unter „Sensoren“ hinzugefügt. Beim Fahrrad-Computer erfolgt die automatische Verbindung über Bluetooth, während bei der Smartwatch das Fahrradtracking eingeschaltet sein muss, damit die Verbindung hergestellt werden kann. Sobald die Varia-App eingeschaltet ist, verbinden sich die Geräte automatisch über das Mobiltelefon. Die Gestaltung der Menüs könnte aber einfacher sein.

Montage

Wir haben das Rücklicht an unterschiedlichen Punkten am Fahrrad montiert, um zu schauen, wie und ob sich das auf die Funktionsweise des Gerätes auswirkt: An der Stützstrebe

des Gepäckträgers, an der Sattelstütze und am Fahrradanhänger. Um Fehlalarme zu vermeiden, sollte das Gerät weit hinten und oben angebracht werden. Konkret: Am Rennrad oben an der Sattelstange, an Rädern mit Korb hinter diesem und beim Ziehen eines Anhängers an diesem. Bei wechseln der Nutzung an verschiedenen Rädern empfehlen wir die Anschaffung weiterer Halterungen.

Radar-Dashcam

Die Aufzeichnungsfunktion der Kamera mag für den Fall eines Unfalls beruhigen, da man ein Beweisstück hat, trägt aber aktiv wenig zur Sicherheit bei. Bei Verbindung mit dem Fahrradcomputer oder der Smartwatch sind in den Aufzeichnungen zusätzlich Position, eigene Geschwindigkeit und die des Fahrzeugs einblendbar.

Wir hätten uns auch die Messung von Seitenabständen gewünscht. Die Aufnahmen sind für Beweiszwecke brauchbar – auch bei widrigen Lichtbedingungen. Dabei sorgt das Rücklicht für zusätzliche Beleuchtung der Kennzeichen.

Wie ein Rückspiegel

Erkannt werden Fahrzeuge und Personen, die sich von hinten nähern, bei Motorrädern funktioniert das System leider nicht zuverlässig. Der erfasste Bereich ist recht breit, das ist gut für kurvige Strecken. Wenn man allerdings überland auf einem Güterweg – also auf einem von der Hauptfahrbahn getrennten Straßenstück – fährt, wird aber auch vor Fahrzeugen auf der parallel verlaufenden Straße gewarnt.



Der weiße Punkt auf dem schmalen Balken oben auf der Smartwatch zeigt ein sich näherndes Objekt.

Der Fahrradcomputer und die App zeigen die Warnung und den Abstand optisch und akustisch sinnvoll an. Leider beherrscht die App keinen Split-Screen.

Nutzt man die Smartwatch, ist die Anzeige aufgrund der Größe und Positionierung im Display mit der Hand am Lenker sehr schlecht zu erkennen. Verdeckt vom Ärmel der Jacke reduziert sich der Nutzen auf den Vibrationsalarm, der als Erinnerung für den Blick über die Schulter oder – falls vorhanden – in den Spiegel dient.

Dies ist am Tag und bei Dämmerung tatsächlich eine sinnvolle Ergänzung, in der Nacht sieht man beleuchtete Fahrzeuge im Spiegel, bevor sie vom Radar erfasst werden.

Aktives Rücklicht

Den offensichtlichsten Nutzen des Systems stellt – unabhängig von verbundenen Geräten – das sehr helle Rücklicht dar, das rot zu blinken beginnt, wenn sich ein Fahrzeug von hinten nähert.

Wir haben beim Testen den Eindruck bekommen, dass sich manche Auto-Lenkende dadurch von allzu riskanten Überhol-Manövern abbringen lassen und aus dem mentalen Autopiloten aufschrecken.

Lästig ist in Verbindung mit der Smartwatch, dass beim Verbinden und beim Stoppen des Trackings das Rücklicht ausgeschaltet wird.

Ersatz für Rückspiegel?

Ein Ersatz für einen Spiegel ist das System nur bedingt, mit Smartwatch ist es bestenfalls eine Ergänzung. Wie schlägt es sich als Dashcam? Durchaus brauchbar mit Zusatzinfos über die Geschwindigkeiten. Als aktives Rücklicht spielt das System seine Stärken aus, allerdings ist dafür nur zur Konfiguration ein verbundenes Gerät notwendig. Wer schon einen passenden Fahrradcomputer oder ein Smartphone mit Halterung hat, für den kann das System Vorteile gegenüber mehreren Einzelkomponenten (Radar, Rücklicht, Kamera) bieten. Die Verbindung mit der Smartwatch lohnt sich aus unserer Sicht nur bedingt.

Anzeige



Security Tech Germany



WOLFRAM-CARBIDE REINFORCED

GRANIT SUPER EXTREME 2500 FOR EXTREME SITUATIONS

Sei dabei, wenn wir unser sicherstes Schloss
live am Bike Festival aufflexen!

Schätze die Zeit und gewinne dieses
brandneue ABUS Schloss!

Minutes 07:21
Seconds



DISCS
BATTERIES

ABUS
BIKE FESTIVAL
wien rathausplatz
SA 13./SO 14. APRIL 2024

Straßenverkehr kamascheu?

Die Frage, wann und ob Videoaufnahmen im Straßenverkehr zulässig sind, beschäftigt die Gerichte immer wieder. Die unerlaubte Verwendung des Bildmaterials kann zum rechtlichen Bumerang werden.



Johannes Pepelnik
ist Rechtsanwalt in Wien
und Vertrauensanwalt
der Radlobby

Rechtsprechung zum Thema gibt es seit einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 12. September 2016: hier wollte ein Autolenker ein Dashcam-System verwenden, das aufzeichnet, wenn ein sogenannter SOS Button betätigt wird. Die Datenschutzbehörde lehnte damals die Registrierung dieser Daten-Anwendung ab und der Verwaltungsgerichtshof sekundierte: ein derartiger Eingriff sei im Hinblick auf den Datenschutz nicht verhältnismäßig.

In der Folge befasste sich das Bundesverwaltungsgericht mehrfach mit dem Thema. Etwa in einem Verfahren vom 25. Oktober 2022, als ein Fahrzeuglenker aufgrund von Dashcam-Fotos eine Anzeige bei der Polizei einbrachte, weil ihm jemand den Seitenspiegel abgefahren und Fahrerflucht begangen hatte. Bumerang-Effekt: Der DashCam-Filmer bekam eine Strafe der Datenschutzbehörde!

Interessenabwägung: Recht am eigenen Bild vs. Unfall-Aufklärung

In der Folge hatten Gerichte immer wieder zwischen Interessen der Dashcam-Verwender, einen Unfall oder rechtswidriges Verhalten aufzuklären, und dem Recht der übrigen Verkehrsteilnehmenden, nicht ohne Einwilligung gefilmt zu werden, abzuwägen. Das Bundesverwaltungsgericht hält daran fest, dass die Interessenabwägung anhand der Umstände des Einzelfalles zu beurteilen, generelles Filmen aber unzulässig ist (BVwG 30.01.2015, W214 2011104-1).

In einem Verfahren entschied das Bundesverwaltungsgericht (BVwG W298 2266670-1), dass eine zweiminütige Video-Aufzeichnung zum Zweck der Beweissicherung nicht unvereinbar mit dem Datenschutzrecht sei: In diesem Fall war ein Kfz-Lenker angezeigt

worden, weil er angeblich ein Stoppschild überfahren hatte, trat aber den Gegenbeweis mittels Dashcam-Foto an. Das Beweisfoto entlastete den Fahrer vom Vorwurf, die Haltepflicht verletzt zu haben – allerdings fasste der Mann eine Strafe von der Datenschutzbehörde aus, die aber letztlich aufgehoben wurde. Grund: eine Aufzeichnung in einem zweiminütigen Loop sei zulässig.

Im Oktober 2019 entschied das Bundesverwaltungsgericht (BVwG W256 2222862-1), dass im Falle eines konkreten Unfallgeschehens ein generelles überwiegendes Interesse von Personen, im Straßenverkehr nicht gefilmt zu werden, nicht angenommen werden kann. Bildverarbeitung durch Dash-Cam sei gerechtfertigt, wenn die Auswertung aufgrund eines Anlassfalles erfolgt und das Bildmaterial zum Ausforschen von Unfall-Versucher*innen dient.

Im Licht der aktuellen Judikatur gehen Verkehrssachverständige davon aus, dass die immer häufiger in Kfz verbauten Event Data Recorder, die Videoaufzeichnungen im Falle eines Unfalls abrufbar machen, datenschutzrechtlich zulässig sein dürften.

Unterschiedliche Gerichte bewerten Zulässigkeit unterschiedlich

Unterschiedliche Gerichte beurteilen die Zulässigkeit von Bildaufnahmen jedenfalls unterschiedlich: Wer im Fall einer gerichtlichen Auseinandersetzung über eine Videoaufnahme verfügt, hat möglicherweise eine Verwaltungsübertretung nach Datenschutzgesetz begangen. Im Zivilverfahren jedoch gilt freie Beweiswürdigung: Gut möglich, dass der Richter das Video zur Entscheidungsfindung – etwa über Schadenersatzansprüche – heranzieht (und eine sachgerechtere Entscheidung trifft, als ohne Video).

Information der Radlobby

Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

Rechtsschutzversicherung
europaweit, deckt Anwalts-,
Gerichts- und Sachverständi-
genkosten bis EUR 57.000

Haftpflichtversicherung
europaweit,
bis EUR 1,5 Mill.

Unfallversicherung
weltweit, bis
EUR 7.200

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

radlobby.at/mtg



**Alle Vorteile für
Radlobby-Mitglieder**
Seite 30

DAS NEUE TURBO PORTO

Bringt alles mit. Nimmt alles mit.

Erlebe das Porto beim Argus Bike Festival



Erfahre
mehr

SPECIALIZED

[SPECIALIZED.COM/PORTO](https://www.specialized.com/porto)

A

Gudereit EC-5.8 evo

Dieses Stadtrad ist mit einer speziell für E-Bikes entwickelten Shimano Nexus 5-Gang Schaltung, einem wartungsfreundlichen Gates Riemenantrieb und dem Bosch Performance Line Motor ausgestattet. Erhältlich ist es in elf Farben und als Einrohr-, Herren- und Trapezmodell.

Gesehen im
Fachhandel
um 3.699,99 Euro
gudereit.de

B

Bikeline „Istrien“

Eine gute Auswahl an Tagesausflügen mit dem Rad bietet das aktualisierte bikeline-Radtourenbuch „Radregion Istrien“. Die Touren lassen sich auch gut für eine längere Radreise kombinieren. Mit genauen Karten im Maßstab 1:75.000 und präzisen Höhenprofilen sind die 20 Strecken beschrieben. Zusätzlich gibt es detaillierte Informationen zu Routen und Sehenswürdigkeiten, ein Übernachtungs- und Serviceverzeichnis, GPS-Tracks zum Download und ein Live Update Service.

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

C

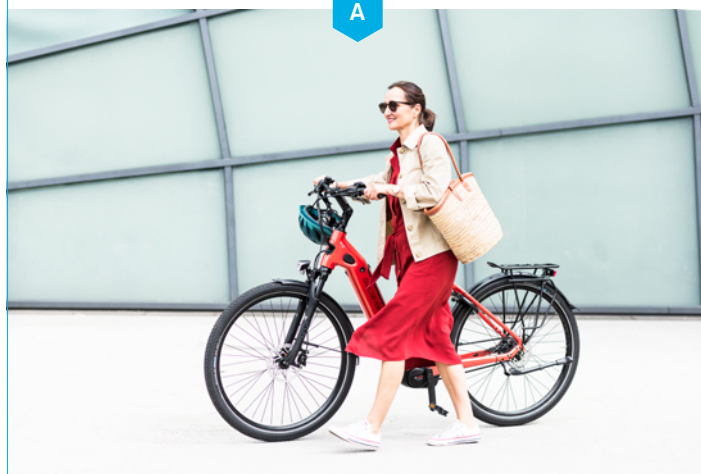
Finn

Die universelle Halterung ist für jedes Smartphone und jedes Fahrrad geeignet. Hergestellt aus elastischem Silikon, made in Austria, in verschiedenen Farben erhältlich.

Gesehen
online
um 10 Euro
koenigs.co.at

NEU AM MARKT

Das DRAHTESEL Schaufenster



D

Shimano Technium

Die neuen 27,4 Gramm leichten Brillen im schützenden Vollrahmendesign sind oben und unten mit – in die Gläser integrierten – Belüftungsöffnungen ausgestattet. Es gibt drei verschiedene RIDESCAPE-Glasoptionen: RD für Rennrad-, OR für Mountainbike- und GR für Gravel-Fahrten. Jede Brille wird zusätzlich mit klarem Wechselglas für schlechte Lichtverhältnisse geliefert.

Gesehen im
Fachhandel
um 109,95 Euro
bike.shimano.com

E

SQlab 70X 2.0 Pro

Der neue Griff verspricht laut Hersteller ultimativen Grip beim Mountainbiken. Eine weichere, noch griffigere soft compound-Mischung und komplett überarbeitete Textur-zonen auf Vorder- und Unterseite sollen dies gewährleisten. Der Griff ist etwas länger, der Zeigefinger-Dip etwas tiefer und dank der verschiedenen Größen passt der Griff perfekt zu jeder Hand.

Gesehen im
Fachhandel
Um 34,95 Euro
sq-lab.com

F

Brompton C-Line Electric

Ab sofort ist auch das C-Line Electric mit 12 Gängen verfügbar. Hierfür wird die klassische 3-Gang Nabenschaltung mit einer 4-Gang Kettenschaltung kombiniert, um satte 406% Übersetzungsbandbreite zu erreichen.

Gesehen bei
Cooperative Fahrrad
Gumpendorfer Str. 111
1060 Wien
um 3.854 Euro
fahrrad.co.at



Umsatteln auf ein Firmenrad



Marc Gerhardinger
Geschäftsleiter Firmenradl



Weitere Informationen auf
www.firmenradl.at



Diensträder statt Firmenautos werden immer beliebter. Kein Wunder, denn das Umsatteln auf zwei Räder lohnt sich. Beim Fahrradleasing über Firmenradl sparen Arbeitnehmer bis zu 40%. Ob Gravelbike, Fully oder Lastenrad – viele Radbegeisterte leasen ihr Zweitrad über den Arbeitgeber.

Als „Firmenradl“ vor drei Jahren von INTERSPORT initiiert wurde, war von Beginn an klar, dass das Konzept allen Händlern in Österreich zur Verfügung gestellt werden soll. Mittlerweile sind 850 Radhändler dabei und über 2.000 Arbeitgeber sind Partner von Firmenradl. Rund 18.000 Fahrräder konnten bereits finanziert werden, Tendenz weiterhin steigend.

Vorteile für Arbeitnehmer

Dienstnehmer können sich dank Gehaltsumwandlung ein Fahrrad leisten, dass sie sich privat vielleicht nicht geleistet hätten – weil sie es in monatlichen Raten über eine Steuerreduktion bezahlen. Die wird bequem vom Bruttolohn abgezogen. Dabei ist eine Ersparnis von 20 bis 40% möglich, wieviel sie im Einzelfall ausmacht, kann bequem über den Ersparnisrechner auf firmenradl.at ermittelt werden. Außerdem ist man während der gesamten Laufzeit versichert und kann und soll das Rad auch privat verwenden. Für Firmen ist das Fahrradleasing eine Investition in die betriebliche Gesundheitsvorsorge und ein Pluspunkt beim Recruiting sowie der Mitarbeiterbindung. Beim Fahrradleasing sind die Arbeitnehmer an keine bestimmte Marke oder Modell gebunden,

sie haben die freie Wahl zwischen Fahrrädern, E-Bikes oder sogar Lastenrädern. Auch Anhänger, Kindersitze, Körbe und Taschen können in das Leasing aufgenommen werden. Das macht das Modell auch für jene interessant, die zum Beispiel bereits ein Mountainbike besitzen und für den Arbeitsweg ein Rennrad oder Gravelbike leasen wollen. Die Vision von Firmenradl ist ganz klar: „Unser Ziel ist es, dass jedes vierte in Österreich gekaufte Fahrrad über ein Leasingmodell finanziert wird“, sagt Marc Gerhardinger, Geschäftsleiter von Firmenradl.

Firmenradl.at: So funktioniert's

Damit Arbeitnehmer von einem vergünstigten Rad profitieren können, muss sich die Firma auf www.firmenradl.at anmelden. Sobald die Formalitäten erledigt sind, können sich die Mitarbeiter ebenso auf der Website registrieren und erhalten eine eigene ID-Nummer. Damit geht man zum Fahrradhändler seiner Wahl und sucht das Bike aus. Der Auftrag wird vor Ort abgewickelt, dabei entscheidet der Arbeitnehmer über die Laufzeit von 24 bis 48 Monaten. Bei Vertragsende kann der Mitarbeiter das Fahrrad zum Restwert erwerben oder ein neues Bike leasen.



Schnee und tiefe Temperaturen:
kein Grund, in Linköping aufs
Rad zu verzichten



Briefe aus der Ferne

Dieses Mal: Linköping

In Wien war ich eher ein Freizeitradler. Doch das änderte sich sofort, als ich in meinem neuen Zuhause in Linköping ankam. In der kleinen Universitätsstadt in der Provinz Östergötlands am Roxen-See radeln alle. Studierende, Kinder, Büroangestellte und Menschen in Pension: für alle ist das Fahrrad das praktischste Fortbewegungsmittel. Das liegt vor allem an der exzellenten Fahrradinfrastruktur in der Stadt. Man fährt stets auf Radwegen und muss sich nie die Straße mit Autos teilen.

Eine große Überraschung waren für mich auch die Ampelschaltungen. Sensoren im Boden erkennen Radfahrende und schalten die Ampel auf Grün. Grüne Welle fürs Rad statt für Autos!

Beeindruckend ist auch, dass hier bei allen Bedingungen geradelt wird. Schwedische Winter sind kalt und dunkel – doch das hält die Schwedinnen und Schweden nicht vom Radfahren ab. Der Radparkplatz vor der Uni ist voll – bei plus 30 Grad und minus 20 Grad. Schon öfter bin ich nach einem nächtlichen Schneefall in der Früh auf einem geräumten Radweg geradelt, während sich auf der Straße die Autos durch den Tiefschnee kämpfen mussten.

Man merkt an jeder Ecke, dass Radfahren hier Priorität hat – und ich bin froh, in so einer Stadt zu leben. Viele andere Städte könnten sich hier einiges abschauen.

Nikolaus Stratil-Sauer



Landschaftliche
Höhepunkte:
Blick auf die Traisen

Genusstour im Mostviertel

Der Traisentaler Weinberggradweg

Der 33 Kilometer lange Traisentaler Weinberggradweg ist die (fast) perfekte touristische Radrunde für Familien.

AUSFLUGSTIPP: Julia Beckel

Endlich mal wieder ein schöner touristischer Radweg, den man auch für Familien empfehlen kann, weil die Sicherheit – fast – ganz passt: Beim Traisentaler Weinberggradweg fährt man entweder auf eigenständigen Radwegen oder auf kleinen Nebenstraßen, Ortsdurchfahrten mit wenig Verkehr oder asphaltierten Feldwegen und – von einer 1,5 Kilometer langen Ausnahme auf der L114 kurz nach Wagram abgesehen – niemals auf Landesstraßen mit Tempo-100.

Das Höhenprofil sieht zwar auf den ersten Blick wild aus – bei genauerem Hinsehen merkt man, dass es sich auf den 33 Kilometern nur um 151 Höhenmeter sanfte Anstiege handelt.

Viele Einkehrmöglichkeiten

Offizieller Start der Radrunde (aber man kann natürlich überall einsteigen) ist in Herzogenburg beim Parkplatz vom Stift. Hier gibt es eine große Infotafel mit Karte und einer regensicheren Tasche, aus der man einen Flyer zur Radroute entnehmen kann.

Von Herzogenburg geht die Runde nach Walpersdorf, Inzersdorf ob der Traisen, Inzersdorf-Getzersdorf, Rei-

chersdorf, Nußdorf ob der Traisen an die Donau. Ein Stück entlang des Donauradweges, und dann über Traismauer und entlang der Traisen zurück nach Herzogenburg.

Erst führt die Strecke durch die von Landwirtschaft geprägte Ebene, dann folgt ein Anstieg in die Weinberge mit „Wow!“-Effekt: Es öffnet sich ein Panorama von der Donau in Richtung Norden bis zu den Alpen im Süden. Weitere Attraktionen sind u.a. das Schloss Walpersdorf und die vielen Einkehrmöglichkeiten. Schließlich wird der Weg ja als „Weg der Genüsse“ beworben.

Fazit: Ausprobieren!

Mehr Info auf: www.mostviertel.at/a-traisentaler-weinberggradweg-weg-der-genuesse

Anreise per Bahn:

Bis Bahnhof Herzogenburg: Es ist ratsam, am Fahrplan zu schauen, welche Garnitur fährt: Zwischen Krems und St. Pölten verkehren auch alte Triebwagen mit schmalen Einstieg und wenig Platz für Räder.

Julia Beckel

evaluiert Radrouten im Arbeitskreis Radtourismus der Radlobby Österreich:

www.radtourismus.at



Podersdorf am See

Ein Radlerparadies für Genießer

Stell dir vor, du wachst auf, öffnest die Tür deines komfortablen Mobile Homes und stehst direkt am Ufer des Neusiedler Sees. Nach einem ausgiebigen Frühstück auf der mit Schilf überdachten Terrasse schnappst du dir dein Fahrrad und bist in zwei Minuten auf dem berühmten Neusiedler See Radweg B10. Podersdorf am See verfügt nicht nur ein sehr gut ausgebautes Radwegenetz mit mehr als 40 Touren, sondern ermöglicht Urlaubern seit heuer auch die Möglichkeit für exklusiven Glamping-Urlaub. Die brandneuen Mobile Homes aus Holz am STRANDcamping bieten den perfekten Ausgangspunkt für Rad-Abenteuer. Gäste erleben Komfort und Naturverbundenheit in einer einzigartigen Kombination.

Die idyllische Ortschaft am Ostufer des Neusiedler Sees mit ihrem zwei Kilometer langen, schilffreien Strand ist für Radfahrer jeden Alters ein wahres Juwel. Der Ort liegt direkt am renommierten 5-Sterne ADFC Radweg B10. Diese Auszeichnung garantiert nicht nur eine atemberaubende Streckenführung, sondern auch höchste Standards in Bezug auf Wegqualität, Verkehrssicherheit und Service. Wer ohne eigenes Rad anreist, wird bestimmt in einem der drei Radshops samt Verleih fündig.

Die faszinierenden Radstrecken rund um den Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel sind auch für Familien mit Kindern attraktiv, da keinerlei Steigungen zu bewältigen sind. Die Region be-



eindrückt nicht nur durch ihre atemberaubenden Landschaften, sondern auch mit einer großen tierischen Vielfalt. Ein absolutes Muss ist ein Halt in einem der Gasthäuser oder Heurigen entlang der Strecke, um die köstlichen pannonischen Spezialitäten und die erstklassigen Weine zu verkosten. Familien mit Kindern können den Tag ideal in der 18.000 m² großen PODOplay Familien-Erlebniswelt im Strandbad ausklingen lassen.

www.podersdorfamsee.at
www.podobeach.at



burgenland
 die sonnenseite österreichs

Gefangen in einem endlosen Tag

Es war in jeder Hinsicht ein ungewöhnliches Weihnachtsfest für Omar Di Felice. Anstatt sich im Kreise seiner Familie der Völlerei hinzugeben, verbrachte der Extremradprofi die Festtage in der Antarktis, sein vollgepacktes Fatbike als einzige Gesellschaft. Seine Mission: Als erster Mensch mit dem Fahrrad den Südpol zu erreichen. Einen Schlitten mit 90 Kilogramm überlebenswichtiger Ausrüstung schleppte er auch noch hinter sich her...





TEXT: Chris Cummins

Der Plan war ehrgeizig. Fünf bis sechs Wochen haben Abenteuer*innen Zeit, bevor die Bedingungen für Rettungseinsätze zu gefährlich werden. In diesem kurzen Zeitfenster plante Omar Di Felice 1.600 Kilometer Gelände zu durchqueren. Verzögerungen konnte er sich nicht leisten.

Erst mit der Entwicklung des Fatbikes ist so ein Abenteuer überhaupt denkbar geworden. Rennen wie der Iditarod Trail Invitational im hohen Norden haben gezeigt, dass man auch im eisigen Polarkreis gut vorankommen kann. Im trockenen Schnee der Antarktis ist das Rad aber dennoch kein ideales Fortbewegungsmittel. Der südliche Kontinent ist eine Eiswüste mit Schneekristallen so feinkörnig wie weißer Sand. Sogar die 10 Zentimeter breiten Fatbike-Reifen brechen leicht durch die Oberfläche.

„Das Frustrierende daran ist, dass man sich große Mühe gibt“, erzählt Omar, „aber wenn man aufs GPS schaut, sieht man, dass man gerade einmal vier oder fünf Kilometer pro Stunde schafft“. Das war noch das Best-Case-Szenario mit idealen Bedingungen: relativ fester Schnee, gute Sicht und Windstille. Bei Sturm oder zu weichem Schnee muss man absteigen

und schafft in einer Stunde kaum 500 Meter, berichtet Omar. Man kann sich vorstellen, dass da die Sehnsucht nach einem Paar Skiern wächst, aber Omar winkt den Gedanken ab. „Viele Leute erreichen den Südpol mit Skiern. Meine Idee war, etwas zu tun, das noch niemand zuvor getan hatte.“

Eisstürme und schlaflose Stunden

Zu den physischen Herausforderungen einer solchen Unternehmung kommen die psychischen. Es gibt kaum menschliche Infrastruktur in der Antarktis, bei niedriger Geschwindigkeit wirkt der breite Horizont stundenlang unverändert, und im antarktischen Sommer geht die Sonne niemals unter. Schlafen ist schwierig. Man kommt sich manchmal vor, erzählt Omar, als wäre man in einem endlosen Tag gefangen.

Beim ersten Versuch im Dezember 2022 musste er sich geschlagen geben, nach bloß hundert Kilometern und nachdem ihn ein Eissturm 72 schlaflose Stunden in seinem Zelt festgehalten hatte. Damals begannen seine Gedanken um einen kranken Verwandten zu kreisen.

Aber einen Kindheitstraum gibt man nicht einfach so auf: Nur elf Monate später war Omar zurück im Schnee –



Iditarod Trail Invitational:

Eine Extremsportveranstaltung in Alaska, die Teilnehmenden enorme Strapazen abverlangt. Es gibt eine 350 Meilen- und eine 1.000 Meilen-Distanz. Die Sportler*innen legen den Trail auf dem Fahrrad, zu Fuß und auf Skiern zurück.

italaska.com

Fatbike

Off-Road-Fahrrad mit überdimensionierten Reifen für matschiges Terrain oder losen Untergrund

Über Omar Di Felice

Omar wird am 21. Juli 1981 in Rom geboren. 1995 tritt er dem Radrennteam Ciclistica Nettunese bei. Als er volljährig wird, gibt er den Leistungssport zugunsten seines Design-Studiums auf. Doch die Leidenschaft für das Fahrrad hört nicht auf: 2003 kehrt er mit 24 Jahren zu den Granfondo-Rennen zurück. 2005 unterschreibt er einen Vertrag beim Team Sintesi Scott, einer der stärksten Amateurmansschaften Italiens. 2006 debütiert er als Profi, verabschiedet sich jedoch aufgrund von Verletzungspech bald vom Rennrad-Zirkus. Stattdessen wendet er sich ultralangen Distanzen unter extremen Bedingungen zu.

2021 radelte er von den italienischen Alpen zur Weltklimakonferenz (COP26) nach Glasgow, um sich für ehrgeizige Klimaziele einzusetzen und gründet ein Klimaschutzprojekt namens „Bike to 1.5°C Project.“

und noch besser vorbereitet. Sein Sieg beim 6.800 Kilometer langen Trans America Bike Race im letzten Sommer, bei dem er 19 Tage hintereinander unglaublich lange Stunden fuhr, waren ihm Beweis für seine geistige und körperliche Stärke.

Er hatte sein Team gebeten, während seiner Expedition nur positive Nachrichten an ihn weiterzuleiten. Ende November 2023 verließ er das Basislager am Hercules Inlet – das ist eine 15 Kilometer breite, vereiste Bucht an der Küste des westantarktischen Ellsworthlands – voll Optimismus.

Warme Füße?

40 Tage lang kämpfte Omar sich durch die breite Landschaft der Antarktis. Bekleidet mit einem Bergsteiger-Anzug für extreme Touren, den er eigens für diese Reise hatte anfertigen lassen: warm, aber nicht zu voluminös: „Man muss die Beine bewegen können und sich auf dem Fahrrad wohlfühlen.“ Seine zwei Kilogramm schweren Schuhe hatten extrem starke Sohlen.

„Man muss seine Füße sehr gut schützen“, sagt Omar. Ein Ratschlag, den jeder Winterradler und jede Winterradlerin verstehen wird. Das Gesamtgewicht seiner Ausstattung – 90 Kilogramm im Anhänger auf Kufen – war allerdings ein weiteres Element, das an seinen Kräften zehrte.

Omar sieht in solchen Schwierigkeiten einen Teil der Schönheit seines Projekts. „Ich möchte Menschen inspirieren, ihre eigenen Grenzen zu überschreiten und über sich selbst hinauszuwachsen“, sagt er.

Er versteht sich als Botschafter des Radalltags. Obwohl Radfahren so gesund und wichtig für Umwelt und Klima ist, sinkt die Radfahrerbeteiligung im Winter drastisch. Frostige Morgen können den inneren Schweinehund ganz schön herausfordern. „Ich dachte, wenn ich die Antarktis durchque-

re,“ so Omar „würde das vielleicht mehr Menschen dazu inspirieren, ihr Fahrrad auch im Alltag zu nutzen.“

Wie durch Treibsand

Innerhalb der ersten zehn Tage gewöhnte sich sein Stoffwechsel an das nicht enden wollende Tageslicht, und er konnte trotz der harten Bedingungen besser schlafen.

Aber an Tag 38 verändert sich alles: Der Schnee wurde dramatisch weicher, und Omar hatte das Gefühl, als würde er seine schwere Ausrüstung durch Treibsand schieben. Bereits zwei Stunden dieses Kampfes ließen ihn erschöpft zurück. Die Uhr tickte.

Am 42. Tag funkte ihn sein Logistik-Partner, Antarctic Logistics & Expeditions LLC, an. Ihm blieben nur zehn Tage, um den noch 400 Kilometer entfernten Südpol zu erreichen. Er solle bitte umkehren und sich an einen sicheren Ort begeben, um gerettet zu werden. Einmal aufs Neue bedeutete dies das Ende seine Träume, aber er verstand und akzeptierte die Aufforderung ohne Groll oder Reue.

700 Kilometer durch den Schnee

Als er den Abholort erreichte, war er 48 Tage lang auf Expedition gewesen und hatte über 700 Kilometer zurückgelegt. „Beim ersten Mal hat mich mein Kopf zurückgepiffen“, sagt er beim Interview zu Hause in Bormio in den italienischen Alpen – „dieses Mal war es die Natur, die sich als Meister erwiesen hat. Damit kann ich leben.“

Schon zu Beginn der zweiten Expedition habe er sich vorgenommen „das Beste aus dem zu machen, was mir die Antarktis ermöglicht.“

Omar: „Ich habe gelernt, dass in der Antarktis die Natur vorschreibt, was man tun kann und was nicht.“



Raderlebnis Waldviertel

Erfrischend unberührt und vielfältig – so präsentiert sich das Waldviertel rund um seine vielen Radrouten. Mehr als 1.400 idyllische Teiche, skurrile Felsformationen, ursprüngliche Naturwälder und Moore prägen das Landschaftsbild. Hinter jeder Kurve bietet sich eine neue Aussicht, nach sanften Hügeln warten flotte Abfahrten und im Anschluss an kurze Waldpassagen wird man von strahlendem Sonnenlicht begrüßt. Radfahren im Waldviertel ist ein extrem abwechslungsreiches Vergnügen.

Neben beeindruckenden Naturschätzen und beruhigenden Kraftplätzen, warten sehenswerte Burgen, Stifte und Schlösser, spannende Ausflugsziele, traditionelle Handwerkskunst und kulinarische Highlights darauf, entdeckt zu werden.

Die TOP-Radrouten

Auf der **Kamp-Thaya-March Radroute** finden Zweiradfans alles, was das Herz begehrt: vom entspannten Genussradeln bis hin zu anspruchsvollen Streckenabschnitten. Entlang der drei Flüsse Kamp, Thaya und March begeistern neben unberührter Natur, wie dem Nationalpark Thayatal und den Kampstauseen, auch zahlreiche kulturelle Ausflugsziele wie das Renaissanceschloss Rosenberg oder die Stifte in Altenburg, Zwettl und Geras.

Der **Iron Curtain Trail**, der längste Radfernweg Europas, führt auf rund 200 km durch das Waldviertel und kreuzt des Öfteren die Grenze zu Tschechien. An einigen Stellen erinnern noch Wachtürme und Befestigungsanlagen an die ehemals „harte“ Grenze. Vor Gmünd kommt die Route ins Waldviertel, führt durch naturbelassenes

Grenzland, Wälder und Wiesen. Immer wieder gelangt man in malerische Kleinstädte wie das am Herrensee gelegene Litschau das tschechische Slavonice/Zlabings, Drosendorf, Hardegg im Nationalpark Thayatal oder das mährische Znojmo/Znaim. Die Strecke ist mit Touren- Trekking- oder Mountainbike-Rädern ebenso zu absolvieren wie mit „Crossern“ bzw. E-Mountainbikes

Die **Thayarunde** im Norden des Waldviertels, verläuft weitgehend auf stillgelegten Nebenbahntrassen. Harte Steigungen sind die Ausnahme, die Runde ist mit insgesamt 520 Höhenmetern perfekt „familientauglich“. Entlang der ca. 100 km langen Schleife, die die Grenze zwischen Österreich und Tschechien überschreitet, gibt es neben unberührter Natur auch etliche, gut erhaltene Bahnhöfe und Haltestellen, sowie ausrangierte Personenzüge. Je nach Lust, Laune und Kondition ist diese Familien-Radroute in zwei bis drei Tagen zu absolvieren.

Nutzen Sie die vielen Möglichkeiten, die das Waldviertel bietet, um die Freiheit auf zwei Rädern zu genießen: www.waldviertel.at/radfahren



Waldviertel Tourismus
+43 2822 541 09
info@waldviertel.at
www.waldviertel.at

Raderlebnis Waldviertel

ab
194€

Inkludierte Leistungen

- Nächtigung inkl. Frühstück
- Gepäcktransport
- Jausenpakete



Mit Unterstützung von Land und Europäischer Union



LE 14-20
Entwicklung für den Ländlichen Raum



Europäischer
Landwirtschaftsfonds für
die Entwicklung des
ländlichen Raums:
Hier investiert Europa in
die ländlichen Gebiete.



Die Fähre schwankt! Das Fahrrad hält!

Der Elberadweg gilt als einer der beliebtesten touristischen Radwege Deutschlands. Unsere Autorinnen nutzten ein Teilstück der Strecke für die Rückreise nach dem Besuch der Velo-city 2023 in Leipzig.

REISEBERICHT & FOTOS: Daniela Bernold und Valerie Madeja

Eine Konferenz kann noch so spannend sein – nach vier Tagen Sitzen ist man in jedem Fall hungrig nach Bewegung. Was liegt daher näher, als den Wissenserwerb mit ein wenig körperlicher Erleichterung zu verbinden? Aus diesem Grund wollten wir die Gelegenheit nutzen, von der Velo-city per Rad zurückzureisen. Für die volle Strecke Leipzig–Wien hatten wir nicht genug Zeit. Aber immerhin drei Tage standen uns zur Verfügung: Da lassen sich schon ein paar Kilometer machen und nachprüfen, ob der Elberadweg – als eine der beliebtesten Radstrecken Deutschlands – seinem guten Ruf gerecht wird.

Wir entschieden uns für die etwa 250 Kilometer lange Etappe von Dresden ins tschechische Kolin, weil man von dort gemütlich mit dem Railjet nach Wien fahren kann und die Fahrradmitnahme im Zug hier meist nicht ausgebucht ist. Wir haben nur drei Tage Zeit – also nehmen wir den Zug bis zum Startpunkt nach Dresden.

Elberadweg Streckenverlauf

von der Elbquelle in Tschechien bis Cuxhaven an der Nordsee in Deutschland

Gesamtlänge
1.300 km

Die Elbe heißt in Tschechien Labe
www.elberadweg.de



Die Autorinnen

Valerie Madeja (links) und Daniela Bernold verknüpften ihren Besuch der Velo-city 2023 in Leipzig mit einer feinen Radfahrt.

01

TAG 1

Dresden – Tetschen-Bodenbach (Děčín)

67 km, 200 mH

In Dresden können wir endlich aufs Rad steigen und radeln vom Hauptbahnhof zum „blauen Wunder“. Bei der berühmten Brücke über die Elbe steigen wir in den Elberadweg ein.



03

Elbsandsteingebirge

Grandiose Ausblicke sind beim Elbsandsteingebirge in der Sächsischen Schweiz in Sachsen garantiert, ein Tag mehr wäre nett gewesen, um das Gebirge auch erwandern zu können.



Porta Bohemica

07

Beim Damm in Aussig

Beim Damm in Aussig (Ústí nad Labem) müssen wir absteigen und unsere Fahrräder tragen. Bis auf diese Stelle war der Elberadweg auf unserer Tour durchgängig gut befahrbar.



08

Nach Leitmeritz

Wir setzen mit der wackeligen Fähre nach Nučnický über.



02

Nach Dresden

Viel war nicht los an diesem Mai-Wochenende, die meisten (E-Bike-) Tourist*innen starten wahrscheinlich in Dresden und fahren dann Richtung Hamburg und weiter zur Nordsee.

04

Bad Schandau

Im Kurort tanken wir Energie bei Eis und Kaffee



11

Radlhochzeit

Um unser schlossartiges Quartier in Liběchov zu erreichen, radeln wir – pannenfrem! – einige Kilometer auf einer Mountainbike-Strecke in Wegstädtl. Als Belohnung dürfen unsere Räder im Hochzeitssaal übernachten.



05

Grenze D / CZ

bevor wir am späteren Nachmittag und im leichten Regen die Grenze überqueren.



10

MTB nach Liběchov



06

TAG 2

Tetschen-Bodenbach (Děčín) – Liběchov

100 km, 560 mH

Übernachtet haben wir in Děčín, erschöpft freuten wir uns über das indische Lokal gleich nebenan, das auch tschechisches Bier serviert.



12

TAG 3

Liběchov – Lysá (dann mit der Bahn von Lysá nach Kolín, von Kolín nach Wien)
52 km, 175 mH

Brandeis

Fliegenschwärme am Elbeufer – dennoch idyllische Ausblicke. Schließlich müssen wir wetterbedingt – Gewitterwarnung! – unsere Rückfahrt per Bahn schon in Lysá beginnen – auch problemlos möglich!

09

Roudnice nad Labem

Wir genießen Fett und Zucker in seiner süßesten Form und tanken Energie für die Strecke Richtung Liběchov – denn wir haben noch einiges vor uns.



Prag

Fazit: Der Elberadweg ist mit guter Infrastruktur und der spannenden Kulisse von Elbsandsteingebirge und der Elbschleife (Porta Bohemica) eine feine Möglichkeit, um Tschechien und den Osten Deutschlands zu erkunden. Ein großer Vorteil der Route: Die Bahnstrecke verläuft entlang der Elbe. Im Notfall ist ein Umstieg auf die Bahn kein großes Problem. Die Radwegbeschilderung ist gut; die Strecke fast immer autofrei. Eine Empfehlung – auch für einen Kurzurlaub!



#Die neue alte Radhauptstadt DE 4 / 2023

Als Radfahrerin, die in den vergangenen 20 Jahren fast täglich in Graz mit dem Fahrrad unterwegs ist, habe ich mich bereits vom Vorspann dieses Artikels provoziert gefühlt. Was heißt hier: „Ein Jahrhundert lang war Graz Vorreiter im Radverkehr. Jetzt soll es das wieder werden.“? – Als hätte es in den vergangenen 30 Jahren eine Abkehr vom Trend zum Rad gegeben! Das Gegenteil ist der Fall: Seit ich in Graz mit dem Fahrrad unterwegs bin, nimmt der Radverkehr stetig zu.

Allein die Grazer Hauptradrouen stellen seit Jahren schnelle, durchgängige Verbindungen in allen Himmelsrichtungen dar, und die sind kein Zeichen von „dürftiger Infrastruktur“. Ich hätte das Grazer Radwegnetz keinesfalls als „gemeingefährlich“ bezeichnet, und das war es auch vor zwei Jahren nicht. Die Radwege waren

nämlich nicht nur schon vorhanden, sie wurden auch sommers wie winters geflissentlich in Schuss gehalten, im Herbst von Laub befreit, im Winter geräumt und gestreut. Wer nicht in Graz lebt und liest, dass man „ums Überleben kämpfen“ muss, hat sich aber spätestens hier ein entsprechendes Bild gemacht.

Der „Masterplan Radoffensive 2030“ sollte jedenfalls als unvermeidliche, fortgesetzte Reaktion auf einen sich permanent verstärkenden Trend gesehen werden, der auch seitens Ex-Bürgermeister Nagl gar nicht übersehen werden konnte. Dass Vizebürgermeisterin Schwentner jetzt die einzelnen Punkte der Radinfrastruktur umsetzt, darf man von einer pflichtbewussten Infrastruktur-Verantwortlichen auch erwarten und nicht als „politischen Zufall“ abtun, wiewohl sie ihre Sache – mit tatkräftiger Unterstützung der zuständigen Abteilungen – sehr gut macht.



Abschließend lade ich die Verfasserin des Beitrags herzlich ein, praktische Erkundungen der Grazer Radwegeinfrastruktur vorzunehmen. Hätte sie das im Zuge ihrer Recherche getan, wäre bestimmt eine etwas ausgewogenere und realitätsnähere Berichterstattung herausgekommen.

Mit verstörten Grüßen
Mag.a Heide Bekhit, 8054 Graz

Anzeige

Rad-Reisen 2024

Vom Sattel aus Europa entdecken - Eine unvergleichliche Perspektive auf die schönsten Orte

Termin	Reisetitel	
23.-28.03.2024	Naturparadies Euganeische Hügel - Frühling in Montegrotto	1185,00
07.-12.04.2024	Radreise Südtirol - Apfelblüte und Südtiroler Weinstraße	1090,00
19.-21.04.2024	Budweis - Von Braukunst bis Baukunst	520,00
28.-05.05.2024	Sternfahrt Zadar - Kultur und Naturschätze in Norddalmatien	1480,00
09.-12.05.2024	Ausseerland - Radtouren für alle Ansprüche -	695,00
09.-12.05.2024	Mountainbike Ausseerland - MTB-Routen	695,00
16.-20.05.2024	Pfingsten im romantischen Taubertal	990,00
23.-28.05.2024	Zum Palio nach Ferrara und Schifffahrt am Po	1530,00
01.-08.06.2024	Erlebnis Naturpark Schwarzwald	670,00
13.-16.06.2024	Die Koralpe - Grenze zwischen Kärnten und Steiermark	1320,00
23.-28.06.2024	Durch das Valsugana - Genussreise südlich der Dolomiten	1290,00
04.-07.07.2024	Banska Stiavnica - Ein Geheimtipp in der Mittelslowakei	720,00
13.-20.07.2024	Sternfahrt Mecklenburg - Vorpommern - Ostsee	1860,00
27.-31.07.2024	Zauberhaftes Erzgebirge - eine Reise durch die Märchenwelt	870,00
04.-11.08.2024	Entlang der Aare durch die Schweiz	1980,00
15.-18.08.2024	Wildschönau - durch die schönsten Täler Tirols	675,00
23.-28.08.2024	Oder-Odyssee - von der Quelle nach Breslau	1090,00
13.-15.09.2024	Genussradeln im Innviertel - Kulinarik entdecken	550,00
18.-22.09.2024	Faszination Ostungarn - Kultur, Natur und Wein	920,00
08.-13.10.2024	Parenzana - Istriens Küste und Hinterland	1040,00
24.-27.10.2024	Die perfekte Balance - Radfahren an der Krka	775,00



Geführte Gruppenreisen all Inklusiv

Busfahrt lt. Programm ab Wien, Unterbringung in ***/**** Sterne Hotels, meist Halbpension, Rad- und Gepäcktransport, techn. Support, detaillierte Tourinfos + Pläne, GPS Navigation, Tourguide (15 max. Personen), ELITE RADREISE- und Stornoschutz

ELITE TOURS

1010 Wien, Operngasse 4 | travel@elitetours.at

www.elitetours.at



KÄRNTEN
It's my life!

Drauradweg

die Südseite der Alpen

Der Drauradweg (R1) verbindet 4 Länder – Italien, Österreich, Slowenien und Kroatien. Insgesamt rund 510 km – 222 davon in Kärnten – schlängelt er sich vom Toblacher Feld in Südtirol nach Varaždin in Kroatien. Einheitlich beschildert, bestens ausgebaut und größtenteils entlang des Kärntner Hauptflusses Drau. Beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) wird der Drauradweg von Toblach bis Dravograd als 5-Sterne-Qualitätsradtour geführt.

Österreichs Süden
www.drauradweg.com
www.kaernten-rent-ebike.at



Drauradweg

Eure Einschätzung zur gelungenen Anbindung der neuen Wohnsiedlung Käthe Dorsch-Gasse zu den Radwegen Hochsatzengasse und Deutschordensstraße teile ich nicht: denn es handelt sich nicht um einen durchgehenden Radweg – er führt durch die Wohnsiedlung durch und ist somit unterbrochen: es heißt absteigen und schieben, wenn man sich an die Verkehrsregeln hält. Auch quert der Radweg unmittelbar vor der Bahnunterführung die Hochsatzengasse: wenig übersichtlich und gefährlich für Autos und querende Radfahrende. Also wieder ein Stück Flickwerk zum Ärger jener Radfahrer und Radfahrerinnen, die wie ich das Rad als Verkehrsmittel und nicht als Freizeitsportgerät benützen.

Und wenn ich schon beim Meckern bin: richtig gefährlich für Radfahrer ist meiner Einschätzung nach der Kreisverkehr Ecke Bergmillergasse/Keißler-

gasse knapp vor der Brauhausbrücke: bleibt man/frau im Kreisverkehr, um in der Keißlergasse am Radweg fortzusetzen, so hat man gute Chancen, von Autos, die geradeaus zur Brauhausbrücke fahren, und im Kreisverkehr links überholen, „abgeschossen“ zu werden.

Ein diesbezüglicher Termin bei der Bezirksvorsteherin steht an.

Danke für euer nimmermüdes Engagement und die schöne Zeitschrift und ein gutes neues Jahr 2024!

Mit solidarischen Grüßen,
Susanne Stoeckl-Gibs, 1140 Wien

Die Redaktion freut sich über Diskussionsbeiträge und Leserbriefe. Bitte senden Sie uns Ihren Text unter Bekanntgabe Ihres Namens und der Postleitzahl an drahtesel@argus.or.at



Reinhold Seidl
ist Mediendesigner
und Journalist in Wien.



Der Reflektor Aporie beim Radfahren

Es ist eine gute Übung, einen herausfordernden Tag, wenn die Arbeit ins Stocken geriet und noch Fragen offen blieben, mit einer Radausfahrt abzuschließen. Anfänglich geistern noch die ungelösten Fragen durch den Kopf, aber nach einigen Kilometern nimmt das Fahrerlebnis die Aufmerksamkeit immer mehr in Anspruch. Man achtet auf den Verkehr und den Straßenzustand, das Herz schlägt schneller, der Atem wird tiefer, die Beine drücken rhythmisch die Pedale.

Zu Hause angekommen empfindet man eine wohlige Müdigkeit. Die Stressfragen aus dem Alltag sind in den Hintergrund getreten, die Antworten können ruhig noch warten.

Tatsächlich gelingt es durch ein solches „Reset“, Aufgaben danach in einem anderen Licht zu sehen, neue Aspekte zu entdecken, neue Ideen zu entwickeln.

Wenn das in der eigenen kleinen Lebenswelt so gut funktioniert, vielleicht können wir es auch auf die große Lebenswelt übertragen, wo derzeit alles so chaotisch und bedrohlich scheint:

Krieg, Klimakrise, Künstliche Intelligenz: So viele Widersprüche! Die Jubelmeldungen über steigenden Tourismus und (Flug-)Verkehr sind zugleich Hiobsbotschaften für das Klima. Überdimensionierte Elektroautos sollen gegen die Erderhitzung wirken?

Gibt es ein Wirtschaftswachstum mit gedrosseltem Energieverbrauch? Wohlstand für alle durch sinkende Produktionszahlen? Ein besseres oder ein unwürdiges Leben, wenn uns Maschinen die Arbeit und das Denken abnehmen? Frieden durch mehr Waffen: Wie soll das klappen? Was sollen wir tun?

Nein, wir wissen nicht, wie es weitergehen wird. Wir spüren alle den bevorstehenden Umbruch, doch wir können das Neue noch nicht erkennen. Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, liebe Leserinnen und Leser: Aber bei mir löst diese Weltenlage massiven Stress aus.

Vielleicht hilft dagegen, was Sokrates vor 2400 Jahren predigte: Aporie – also ein Zustand der akzeptierten Ratlosigkeit. Der griechische Philosoph sprach mit seinen Zeitgenoss*innen systematisch so lange, bis diese ihr Nicht-Wissen erkannten und annahmen. Aporie war für ihn auch die Grundlage, schwierige und widersprüchliche Fragen einer Lösung zuzuführen.

Vielleicht kann uns diese Aporie auch durch die schwierigen Zeiten, durch die düstere Weltenlage helfen. Vielleicht müssen wir den großen Fragen, die sich unserer Kontrolle entziehen, einmal davonradeln, um leichter mit den Widersprüchen leben zu lernen. Verpassen wir uns ein umfassendes Timeout im Denken!



Kommt Urlaubszeit, kommt Rad.

Der kühle Fahrtwind im Haar. Die Schönheit der vorbeiziehenden Landschaft. Nur das eigene Schnaufen stört die grenzenlose Idylle. Klingt verführerisch? Dann ab in den Sattel und auf nach Niederösterreich, wo sechs fein kuratierte Rad-Entdeckertouren auf dich warten.

Ein kleines, feines Hotel, ein verstecktes Wirtshausjuwel, ein unentdecktes Kleinod. Wir verraten die Geheimtipps, die nur Locals kennen oder gute Freund:innen vor Ort empfehlen. Radle los – von einem neuen Lieblingsplatz zum nächsten!

Kühle Flüsse, wilde Bäche und malerische Badeseen sorgen für erfrischende Zwischenstopps am **Ybbstaltalradweg**. Eine einzigartige Tour, die durch unberührte Natur und vorbei an echten Erfrischungsplätzen führt.

Wer bei den Begriffen Flow Trails, Jumplines oder Downhill nicht fragend die Stirn runzelt, ist auf den **Wexl Trails** perfekt aufgehoben. Adrenalin, Action und Freiheit werden hier großgeschrieben. Doch nicht nur beim Heizen über die abenteuerlichen Downhill-Strecken kann man echte Grenzerfahrungen sammeln.

Denn der **Iron Curtain Trail** trainiert nicht nur die Kondition, sondern auch das Geschichtsverständnis. Vorbei an alten Panzerstraßen, Grenzzäunen und historischen Bunkern erlebt man am Rad die Überreste des Eisernen Vorhangs. Einen ganz anderen Aspekt der Geschichte beleuchtet unsere Entdeckertour durch den inspirierenden Wienerwald.

Wo einst der Adel in seinen Schlössern wohnte, führt die **Klöster Kaiser Künstler Tour** von einem Kunst- & Kulturhighlight zum nächsten. Beim Radeln erlebt man künstlerische Intelligenz – von modern bis klassisch – und kann sich von der Inspiration der Landschaft leiten lassen.

Rund um Retz wohnt der Wein in kleinen, idyllischen Häuschen und wartet auf durstige Radler:innen. Die **Sternfahrten um Retz** sind wie ein Navi, das einen entlang der dazugehörigen Weingärten zielsicher durch die schönsten Keller-gassen führt.

„Einmal Energie volltanken, bitte“ heißt es am **Donauradweg**, wo die schönsten Kraftplätze zum Auftanken, direkt am Wasser auf Sie warten. Wer hier entlang radelt, lernt seine besten Lebensgeister kennen.

Alle Rad-Entdeckertouren unter niederoesterreich.at/entdeckertouren-rad



**Planen Sie ihren Rad-
urlaub oder Radtour in
Niederösterreich?**

Wir helfen gerne weiter:

+43 (0)2742/9000-9000

info@noe.co.at

[visitniederoesterreich](https://www.facebook.com/visitniederoesterreich)

[visitniederoesterreich](https://www.instagram.com/visitniederoesterreich)

**Jetzt inspirieren lassen!
DER WEITE LANDGUIDE
mit den schönsten Rad-
touren Niederösterreichs.**



Broschüre kostenlos
bestellen oder
downloaden



Termine

Radlobby Jour Fixes & Arbeitstreffen

Lokale Radlobby-Gruppen in ganz Österreich laden zu Jour Fixes und Arbeitstreffen. Interessierte sind willkommen! Auf der Radlobby-Website finden sich die Treffen – z.B. [in Wien am 4. April im Amerlinghaus](#).
[radlobby.at](#)

ARGUS Bike Festival & RADpaRADe

Sa., 13. April & So., 14. April
[Rathausplatz Wien, 1010 Wien](#)
Österreichs größtes Fahrrad-Event, das ARGUS Bike Festival, bietet auch heuer Action, Stationen zum Mitmachen und Produkte zum Testen. Highlight: Die 13. Wiener RADpaRADe am 14. April um 12 Uhr.
[bikefestival.at](#); [radparade.at](#)

Mödlinger Radparade

Sa., 13. April, 15 Uhr
[Josef Deutsch-Platz \(vor dem Museum\), 2340 Mödling](#)
Die erste Mödlinger Radparade

steht unter dem Motto „mehr Verbesserungen fürs Radfahren“. Die gemeinsame Ausfahrt geht über etwa 10 Kilometer nach Mödling, Wr. Neudorf, Brunn am Gebirge und Maria Enzersdorf.

[radlobby.org/noe/termine](#)

Radgipfel

in Wiener Neustadt
Di., 16. & Mi., 17. April

Der 15. Radgipfel, die Fachtagung mit internationaler Beteiligung, findet heuer unter dem Fokus auf „Radfahren im Alltag“ statt. Hier geht's zum Programm: [radgipfel2024.at](#)

Critical Mass

Fr., 19. April, 17 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 Bregenz, Graz, Linz, Villach, Klagenfurt und Salzburg wird

geradelt: Alle Termine:
[criticalmass.at](#)

Kärntner Seen autofrei So., 21. (Ossiachersee) & 28. April (Wörthersee)

An den beiden Sonntagen im April können die Kärntner Seen autofrei genossen werden – die Radlobby Kärnten ist mit dabei:
[radlobby.at/kaernten](#)

Kidical Mass

Sa., 4. & So., 5. Mai

Mit Fahrraddemos macht die Kidical Mass auf die Forderung nach einem sicheren Verkehrsumfeld für Kinder aufmerksam. Geradelt wird in vielen österreichischen Städten. In Wien findet am 4. Mai die Grätzl Kidical Mass mit vielen Routen durch die Wiener Bezirke statt. Am 25. Mai folgt die große wienweite Kidical Mass. Alle Orte und Termine finden sich hier online:

[kidicalmass.at](#)

[kidicalmass.at/wien](#)

Seiberer Fahrrad-Bergsprint Sa., 27. April

Der Hügel in der Wachau – 500 Höhenmeter auf sechs Kilometern Strecke – wird auf autofreier Straße von Rädern befahren. Einmal oder zweimal rauf, mit historischen oder topmodernen Rädern.
[seiberer.at](#)

Radlobby ARGUS Wien – Generalversammlung 2024

Fr., 7. Juni, 18 Uhr

[Amerlinghaus, Stiftgasse 8, 1070 Wien](#)
Die Radlobby ARGUS lädt herzlich zur diesjährigen Radlobby ARGUS-Generalversammlung. Infos und Programm: [radlobby.at/argus/gv2024](#)

Sie haben einen Termin, den Sie gerne in dieser Rubrik verzeichnet hätten: Schreiben Sie uns an [drahtesel@argus.or.at](#)
Weitere Termine: [radlobby.at](#)

Anzeigen

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](#)



Der Podcast der velophilen Erfolgsgeschichten
[reichdurchradeln.at](#)

Happy New Colors



woom®



*Hol'
sie dir
jetzt!*



Erhältlich in Größe **1** bis **4**

woom.com





RADPARADE

SONNTAG

14. April 2024

13. Wiener RADpaRADe

11.00 Uhr
12.00 Uhr

Treffpunkt vor dem Burgtheater
Abfahrt zur Rundfahrt durch Wien
Wir setzen (uns) aufs Rad!

mit Unterstützung von



radparade.at