

## Faktencheck

Hält Ulli Sima, was sie für Wien verspricht?  
Seite 12

## Christoph Strasser

Der Extremsportler im Interview  
Seite 26

Mit 29 cm Abstand wurde eine Person auf dem Rad in Vorarlberg überholt

40. Jahrgang / Ausgabe 2 / 2023

**Die Luft ist raus**  
Sieben Pumpen für unterwegs im Test  
Seite 32

# Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin

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

# Das sind nicht 1,5 Meter

Zwei von drei Autofahrenden in Österreich überholen zu knapp, Einzelne mit nur einer A4-Seite Abstand. Seit Oktober schreibt das Gesetz Mindestabstände vor.

Was hat das gebracht?

ARGUS



Allzeit bereit

# Dein WienMobil, dein Einsatzfahrzeug.

Jetzt Fahrräder in ganz Wien leihen!

Mehr unter [wienmobilrad.at](http://wienmobilrad.at)



Laden im  
 **App Store**

JETZT BEI  
 **Google Play**

# Liebe Leserin, lieber Leser!

## Editorial

Mit Gesetzen ist es ja so eine Sache: Wirklich gut wirken sie nur, wenn die Menschen sie kennen und die Mehrheit sich daran hält – sei es aus eigenem Antrieb oder aus Angst, erwischt und bestraft zu werden. Bei vielen Regeln der Straßenverkehrsordnung ist das in Österreich eher nicht der Fall. Rasen gilt hierzulande als Kavaliersdelikt, Promillegrenzen und Handyverbot sehen viele Menschen als Empfehlungen, und Ampeln queren sowohl Rad- als auch Autofahrende schon mal bei „Dunkelorange“ oder „Kirschgrün“.

So eklatant wie die Mindestabstände beim Überholen von Radfahrenden werden aber wohl wenige Gesetze missachtet. In die Titelgeschichte dieses Hefts sind drei verschiedene Messprojekte eingeflossen, für die insgesamt 6.600 Überholvorgänge in fünf Bundesländern ausgewertet wurden. Alle drei kommen zum selben Ergebnis: Eine deutliche Mehrheit der Autofahrenden überholt zu knapp. Was der Staat tut, um das zu ändern, lesen Sie ab Seite 8. Spoiler: Nicht nichts, aber sehr wenig.

Vor genau einem Jahr ging es an dieser Stelle unter anderem um unser Interview mit der Wiener Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ). „Im Gespräch hat sie einige Verbesserungen angekündigt, deren Umsetzung wir kritisch begleiten werden“, schrieb ich damals. Im Politikressort unterziehen wir die neun konkretesten Ankündigungen aus dem Interview einem Faktencheck: Wie viel

davon hat Sima umgesetzt? Spoiler: Nicht alles, aber auch nicht nichts.

Viele Verbesserungen für Radfahrende angekündigt hat seit ihrem Amtsantritt 2014 auch die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo, ebenfalls Sozialdemokratin. Der in Amsterdam lebende US-Journalist Paul Tullis hat sich angesehen, wie ihre Initiativen die Stadt verändern – seine Reportage lesen Sie ebenfalls im Politik-Ressort.

Der steirische Extremsportler Christoph Strasser fährt demnächst sein zweites *Transcontinental Race*, sein erstes hat er gleich mal gewonnen. Beim Redigieren des Gesprächs, das Chris Cummins aus diesem Anlass mit ihm geführt hat, hatte ich sehr oft den Impuls, ein „Diese Zahl kann nicht stimmen?!“ anzumerken. Wie viele Kilometer Strasser bei seinen Rennen zurücklegt, wie lange er dafür unterwegs ist und wie viele Stunden pro Nacht er dann schläft, lesen Sie im Ressort Lebensstil.

Ein heimlicher kleiner Schwerpunkt zum Thema Kindermobilität verbirgt sich diesmal in den Ressorts Community und Infrastruktur. Für das Ressort Produkte & Technik haben Alexander Maitz und Joe Wagner Luftpumpen für unterwegs getestet, und auf den Reise-Seiten nehmen wir Sie ins Mostviertel und nach Ligurien mit.

Viel Freude beim Lesen  
und gute Fahrt!



**Ruth Eisenreich**  
Chefredakteurin

## Autor\*innen in diesem Heft



### Paul Tullis

schreibt als freier Journalist unter anderem für die New York Times, den Guardian und National Geographic. Zehn Mal war der Wahl-Amsterdamer schon in Paris – ab S. 14 lesen Sie, wie er die Bemühungen der Stadt um Radfreundlichkeit bewertet.



### Chris Cummins

kennt den Ultra-Langstrecken-Radrennfahrer Christoph Strasser schon seit 14 Jahren. Für dieses Heft hat der FM4-Moderator Strasser interviewt (S. 26) und auch gleich noch seine Bikepacking-Tour nach Italien geschildert (S. 38).



### Anna Hazod

ist es zu verdanken, dass der DRAHTESEL so schön ist. Die Art Directorin layoutet, illustriert, baut Infografiken, bearbeitet Fotos, wehrt Wünsche ab, die das Heft zu einer Bleiwüste machen würden – und hat diesmal auch noch das Cover gestaltet.

# Inhalt

## Politik



### 12 Radverkehr in Wien

Die Ankündigungen der Verkehrsstadträtin im Faktencheck

### 14 Paris, das neue Amsterdam?

Was die Fahrrad-Initiative der Bürgermeisterin verändert hat

## Community



### 18 Kinder auf der Straße

Rekordzahlen bei einem Aktionswochenende der Kidical Mass

## Infrastruktur



### 19 Lückenschluss durch Enteignung

Vorarlberg setzt sich gegen einen Grundbesitzer durch

### 20 Neun Kilometer zur Schule radeln

Was gute Radverbindungen Kindern ermöglichen

### 22 Plus / Minus

Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand

## Lebensstil



### 25 Der Radschlag

Expert\*innen beantworten Fragen aus dem Fahrrad-Alltag

### 26 Christoph Strasser im Interview

Der Extremsportler über Abenteuer, Einsamkeit und Ängste

### 29 Drahteselchen

Die Seite für kleine Radler\*innen

### 30 Bücher

Lesestoff für Velophile

## Produkte & Technik



### 32 Produkttest

Sieben handliche Luftpumpen für unterwegs

## Tour & Reise



### 38 Ab ans Meer

In fünf Tagen von Innsbruck nach La Spezia

### 42 Hügel, Felder, Apfelbäume

Eine Rundtour durch das Mostviertel

## Forum



### 45 Termine

8

### Das sind nicht 1,5 Meter

Wie viel haben die gesetzlichen Mindestabstände beim Überholen von Radfahrenden bisher gebracht – und was tun die Behörden, um sie durchzusetzen?

## Kolumnen



### Brief aus Rom

Virginia Kirst über Schlaglöcher und verpeilte Tourist\*innen  
Seite 25



### Technik-Tipp

Petra Moser über die richtigen Reifen und ihre Pflege  
Seite 31



### Orcas Kettenbriefe

Clara Felis über Stadtpläne und blaue Linien  
Seite 44

Impressum: Seite 37

Cover: Anna Hazod  
hazodschlagintweit.com

# Gebt der Prachtstraße ihre Würde zurück

## Leitartikel

Die Stadt Wien hat für 2023 ein sehr ambitioniertes Bauprogramm zum Ausbau der Radinfrastruktur präsentiert. Mehrere lange und qualitativ hochwertige Radrouten sind geplant, etwa in der Argentinierstraße, der Donaustadtstraße, am Rennbahnweg und in der Davidgasse. Viele dafür notwendige Flächen wurden erst durch das Parkpickerl verfügbar. Die Gelegenheit soll auch genutzt werden, um Bäume zu pflanzen, Sitzbänke aufzustellen und Asphalt durch helles Pflaster zu ersetzen, das im Sommer weniger heiß wird. Davon werden nicht nur Radfahrende profitieren, sondern alle Bewohner\*innen der Stadt.

### Autolärm im historischen Ambiente

So erfreulich diese Entwicklung ist, so groß ist die Zahl der Orte in der Stadt, an denen die Bedingungen für Radfahrende und die Aufenthaltsqualität miserabel sind. Das prominenteste Beispiel ist der Ring, vor allem zwischen Schwarzenbergplatz und Schottentor, mit seinen vielen Prachtbauten.

Hier verläuft die meistbefahrene Radstrecke der Stadt: An den zwei Messstellen an der Innen- und der Außenseite des Opernrings wurden im Jahr 2022 pro Werktag insgesamt 5.600 Radfahrende gezählt. Ihnen und den vielen Fußgänger\*innen stehen aber auf Teilen des Rings nur durch Bodenmarkierungen voneinander getrennte, auf anderen Abschnitten gar nur gemischte Geh- und Radwege zur Verfügung.

Das ist für eine Hauptradroute nicht zeitgemäß – und schon gar nicht für eine Straße, auf der viele nicht ortskundige und nicht auf das Geschehen um sie herum fokussierte Tourist\*innen flanieren.

Wegen der schlechten Infrastruktur kommen Radfahrende und Fußgänger\*innen sich ständig in die Quere. Dazu gibt es hier noch allerlei Engstellen, Abschnitte mit schlechten Sichtverhältnissen und andere Ärgernisse.

Und der Autolärm, der über all dem dröhnt, will zum historischen

Ambiente der Ringstraße so gar nicht passen. Wie es am Ring auch sein kann, konnte ich Mitte April bei der Radparade erleben, die ich vom Gehsteig vor dem Parlament aus beobachtete. Für sie wurde der Ring für Autos gesperrt. Als Erstes nahm ich Stille wahr, dann die Stimmen von Fußgänger\*innen und Radfahrenden. Etwas lauter wurde es nur, wenn mal ein Musiktransportrad vorbeifuhr oder die Radelnden zur Feier des Tages wild klingelten. Die Radfahrenden glitten, einem Fischschwarm gleich, über die Hauptfahrbahn, ohne einander in die Quere zu kommen; auf den Gehsteigen, Radwegen und Nebenfahrbahnen flanieren Familien mit kleinen Kindern gemütlich umher.

Die Stadt Wien legt Wert auf ihr historisches Erbe. Dass die historische Meile zwischen Schwarzenbergplatz und Schottentor von drei Fahrspuren voller dröhnender und übelriechender Autos zerschnitten wird, ist ihrer nicht würdig.

### Entspannter auch für Tourist\*innen

Klar, von heute auf morgen kann man eine wichtige Verkehrsachse nicht in ein autofreies Idyll verwandeln.

Aber schon Tempo 30 einzuführen und so den Verkehr am Ring zumindest etwas zu beruhigen, wäre ein sinnvoller erster Schritt – und ein leicht umsetzbarer. Indem sie den Radweg in die Nebenfahrbahn verlegt, könnte die Stadt den Fußvom Radverkehr trennen und die Situation am Ring sowohl für Radfahrende als auch für Tourist\*innen und andere Fußgänger\*innen deutlich entspannen.

Wenn dann in ungefähr 15 Jahren die Straßenbahnschienen erneuert werden müssen, sollte die Stadt den Platz hier komplett neu verteilen – und der Ringstraße die Funktion zurückgeben, die bei ihrem Bau beabsichtigt war und auf alten Fotos noch zu sehen ist: die eines innerstädtischen Prachtboulevards und einer Flaniermeile.



**Andrzej Felczak**

Vorsitzender von  
Radlobby ARGUS und  
Radlobby Österreich



# 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](http://radlobby.at/radhandel)



### Interessensvertretung

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

Drahtesel 2 / 2023 – 6

### DRAHTESEL-Abo

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



### Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitgliedervorteile um **EUR 52,-** pro Jahr



### Studierende

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



### Haushalts-Mitgliedschaft

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

## 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

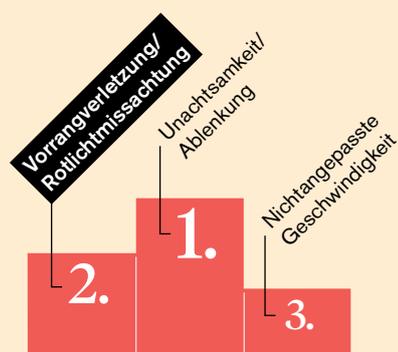
Die optionale kostengünstige Fahrrad-Diebstahl-Versicherung  
[radlobby.at/dsv](http://radlobby.at/dsv)

**Mitgliedervorteile und -beiträge können je Bundesland variieren. Anmeldung und ausführliche Infos zur Mitgliedschaft: [radlobby.at/mtg](http://radlobby.at/mtg)**

## Tödliche Vorrangverletzungen

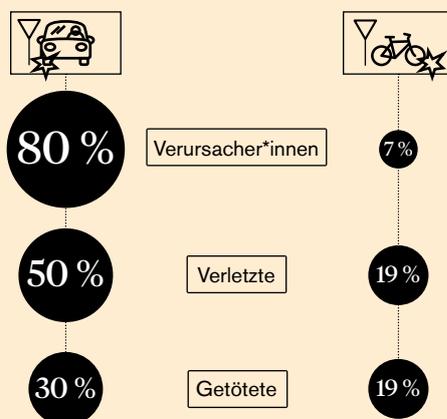
71 Menschen wurden in Österreich 2022 durch Vorrangverletzungen getötet, deutlich mehr als in den Vorjahren. Autofahrende sind hier noch häufiger die Verursacher\*innen als bei anderen Unfall-Arten – die Leidtragenden hingegen sind meist auf dem Motor- oder Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. E-Bike-Fahrende sind besonders gefährdet.

### Häufigste Ursachen von Verkehrsunfällen



Nur Unfälle mit Personenschaden. Quellen: Statistik Austria, Kuratorium für Verkehrssicherheit

### Verursacher\*innen von Vorrang-Unfällen und dabei Verletzte und Getötete, 2013-2022



# 34,1%

aller Wege innerhalb ihrer Stadt legten die Innsbrucker\*innen im Frühling 2022 mit dem Fahrrad oder E-Scooter zurück. Das zeigt eine Mobilitätserhebung im Auftrag der Tiroler Landesregierung. In ganz Tirol nutzten die Menschen Rad oder Scooter demnach für 15,1 Prozent aller Wege und für 26,9 Prozent der Wege innerhalb der eigenen Wohngemeinde. Im Vergleich zu 2011 stieg der Fahrradanteil (hier ohne Scooter) tirolweit von 10,8 auf 14,3 Prozent.

### HAMBURG

## Mehr Radverkehr, weniger Autoverkehr

Um 29 Prozent weniger Auto-Kilometer in fünf Jahren: Das hat die Stadt Hamburg geschafft. Einer repräsentativen Befragung im Auftrag ihrer Verkehrsbehörde zufolge waren die Hamburger\*innen 2022 insgesamt weniger unterwegs als 2017. Aber auch der Anteil des Autoverkehrs an den zurückgelegten Wegen ist gesunken: von 36 auf 32 Prozent. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs stieg von 22 auf 24 Prozent, der des Radverkehrs von 15 auf 22 Prozent. 28 Prozent der Menschen in Hamburg fahren täglich Rad.

### WIEN

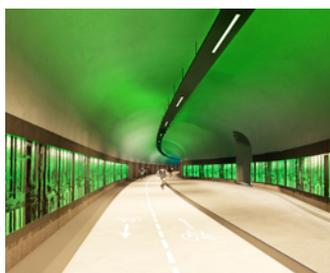
## Alles beim Alten beim Modal Split

In Wien hingegen stagniert die umweltfreundliche Mobilität. Wesentlich geändert haben sich hier den Verkehrserhebungen der Wiener Linien zufolge zwischen 2017 und 2022 nur die Anteile des öffentlichen (minus acht Prozentpunkte) und des Fußverkehrs (plus sieben Prozentpunkte). Der Anteil des Autoverkehrs ging nur von 27 auf 26 Prozent zurück, der Radverkehrsanteil stieg von sieben auf neun Prozent.

## ⬇ Flop

### Streng geheime Studie

Zwei Jahre lang wehrte sich die Stadt Wien mit allen Mitteln dagegen, eine mit Steuergeld finanzierte Studie zu einem verkehrsberuhigten „Supergrätzl“ im Volkertviertel im zweiten Bezirk zu veröffentlichen, die die für Stadtentwicklung zuständige MA 18 beauftragt hatte. Ein Journalist der Lokalzeitung *Grätzblattl* erzwang letztlich vor Gericht die Herausgabe. Was in der Studie steht? Die meisten Bewohner\*innen des Viertels wünschen sich weniger Autoverkehr und Parkplätze, dafür mehr Bäume und Freiflächen. Warum die der SPÖ-Verkehrsstadträtin unterstehende MA18 und der SPÖ-Bezirksvorsteher das so brisant fanden, dass sie es geheimhalten wollten? Möglicherweise, weil das „Supergrätzl“ eine Idee der rot-grünen Vorgängerregierung und einer grünen Bezirksvorsteherin war.



## ⬆ Top

### Drei Kilometer Fahrradtunnel

Die norwegische Stadt Bergen hat den mit 2,9 Kilometern längsten für den Rad- und Fußverkehr gebauten Tunnel der Welt eröffnet. Der Fyllingsdals-tunnel ist ein Nebenprodukt einer Straßenbahn durch einen Berg, für die ohnehin ein Evakuierungstunnel gebaut werden musste, und hat 25 Millionen Euro gekostet. Kunstinstallationen und bunte Lichter sollen seine Monotonie aufbrechen. Einen noch längeren Rad- und Fußverkehrstunnel gibt es im US-Staat Washington – er war aber früher ein Bahntunnel.

## ⬇ Flop

### Zynische Reaktion

44 Rad- und E-Scooter-Fahrer\*innen wurden in ganz Österreich im Jahr 2022 bei Unfällen im Straßenverkehr getötet – 16 davon, also mehr als ein Drittel, allein in Oberösterreich, wie eine Statistik der dortigen Landesregierung zeigt. Die Reaktion des zuständigen Infrastruktur- und Mobilitäts-Landesrats Günther Steinkellner (FPÖ): Nicht etwa mehr Geld für sichere Fahrrad-Infrastruktur, auch keine Kampagne für mehr Rücksichtnahme gegenüber Radfahrenden auf Kfz-Fahrbahnen, wo der Radlobby Oberösterreich zufolge vier von fünf tödlichen Radunfällen passieren. Sondern, weil zehn der 16 Toten mit einem E-Bike unterwegs waren: eine Landesförderung von 25 Euro für E-Bike-Trainings jetzt nicht mehr nur für Menschen ab 60, sondern bereits ab 50 Jahren.

# Autos auf Kuschelkurs

Zwei von drei Autofahrer\*innen überholen Radfahrende zu knapp. Seit Oktober schreibt das Gesetz konkrete Mindestabstände vor: 1,5 Meter im Ortsgebiet, zwei Meter außerhalb. Wie viel hat das gebracht – und was tun die Behörden, um die Regeln durchzusetzen?

TEXT: Ruth Eisenreich

MITARBEIT: Andrzej Felczak, Elisabeth Kostal

INFOGRAFIK: Anna Hazod

## DIE UNFALLSTATISTIK

# 680

Radfahrende wurden in den letzten fünf Jahren bei Überhol-Unfällen mit Pkw verletzt.

Um **5 Prozent weniger Verkehrsunfälle** und um

# 25

Prozent weniger Überhol-Unfälle

gab es 2022 im Vergleich zu 2018, aber um

# 34

Prozent mehr Überhol-Unfälle zwischen Pkw- und Radfahrenden.

Bei **84 Prozent aller Überhol-Unfälle zwischen Pkw und Fahrrad** sieht die Polizei die Person im Auto als Hauptverursacher\*in.

Alle Zahlen beziehen sich auf Unfälle mit Personenschaden.  
Quelle: Statistik Austria

Als die zwölfjährige Maja bei der Tür hereinkommt, hört ihr Vater sie schon von der Küche aus schluchzen. Sie hat Blut im Gesicht, eine geschwollene Lippe, ihre Schneidezähne sind abgebrochen, die Lieblingsjacke aufgerissen.

Maja ist passiert, wovor sich viele Radfahrer\*innen fürchten, wenn sie hinter sich mal wieder einen Motor aufbrummen hören: Ein Autofahrer hat sie zu knapp überholt, ihre Lenkstange gestreift und sie zu Sturz gebracht. So gibt sie es noch am selben Tag im November 2022 bei der Polizei zu Protokoll.

Seit einer Novelle im Oktober 2022 schreibt die Straßenverkehrsordnung (StVO) Autofahrenden beim Überholen von Radfahrer\*innen nicht mehr nur einen „der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechenden“ Abstand vor, sondern definiert diesen: mindestens 1,5 Meter innerorts, mindestens zwei Meter außerorts. Solche gesetzlichen Mindestabstände hatte die Radlobby seit Jahren gefordert, in anderen Ländern Europas gab es sie längst. Aber wie so viele Regeln im Straßenverkehr ist auch diese nur so gut wie ihre Umsetzung.

Wie viel bringen also die neuen Mindestabstände? Halten sich Autofahrende daran? Was tun die Behörden, um die Einhaltung durchzusetzen?

## Drei Messprojekte, ein Ergebnis

Knapp ein Jahr, bevor die StVO-Novelle in Kraft trat, legten für ein Forschungsprojekt der Radlobby ARGUS Steiermark und der FH Joanneum 53 Grazer Radfahrende ihre Alltagswege mit einem an ihrer Sattelstütze montierten Messgerät zurück (DRAHTESEL 3/22). Wurden sie überholt, drückten sie einen Knopf am Lenker, und der sogenannte OpenBikeSensor (OBS) maß und speicherte den Abstand.

Das Ergebnis: Nicht einmal die Hälfte der rund 2.000 überholenden Autofahrer\*innen hatte 1,5 Meter Abstand gehalten, fast jede\*r siebte nicht einmal einen Meter. Der Negativrekord: Ein Überholmanöver mit 24 Zentimetern Abstand – und das nicht etwa in einer verkehrsberuhigten Gasse, sondern in einer 50er-Zone.

Noch drastischere Zahlen ergab eine OBS-Erhebung im Auftrag des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Wien, Salzburg und dem Burgenland im Herbst und Winter 2021/22. Hier wurde nur bei einem Drittel der rund 1.000 im Ortsgebiet dokumentierten Überholvorgänge die 1,5 Meter eingehalten, bei gut einem Fünftel war es weniger als ein Meter.

Die aktuellste Erhebung stammt von der Radlobby Vorarlberg. Obwohl hier nicht nur inner-, sondern auch außerorts gemessen wurde, hielt auch hier zwischen März und September 2022 nur ein gutes Drittel der Autofahrenden mindestens eineinhalb Meter Abstand, mehr als ein Siebtel nicht einmal einen Meter. Negativrekord: 29 Zentimeter, die Länge einer A4-Seite.

## Minimal besser – oder Zufall?

Die Vorarlberger Untersuchung läuft noch; um dem DRAHTESEL einen (vorsichtigen) Vorher-/Nachher-Vergleich zu ermöglichen, hat das Team eine Zwischenauswertung durchgeführt. Von Oktober 2022 bis Mai 2023, also nach Inkrafttreten der StVO-Novelle, hielten Autofahrer\*innen demnach im Durchschnitt sechs Zentimeter mehr Abstand als zuvor. Die Zahl der Überholvorgänge mit mehr als 1,5 Metern Abstand stieg um vier Prozentpunkte, die Zahl der besonders knappen sank um ebenso viele.

Eine minimale Verbesserung also – aber selbst wenn sie nicht nur dem Zu-

fall geschuldet ist, bedeuten diese Zahlen auch: Immer noch ignoriert mehr als die Hälfte der Autofahrer\*innen den nun gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand und überholt Radfahrende gefährlich knapp.

Zwar sieht das Gesetz eine Ausnahme vor: Ein geringerer Abstand ist erlaubt, wenn das überholende Auto höchstens 30 km/h fährt – die Radlobby setzt sich für eine Streichung dieser Ausnahme ein. Auch bei niedrigem Tempo müssen Autofahrende aber einen „der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechenden“ Abstand einhalten. Als Faustregel gilt dabei: ein Meter plus ein Zentimeter pro gefahrenem km/h.

Der Autofahrer, der die zwölfjährige Maja gestreift hatte, hielt nach ihrem Sturz an und kümmerte sich um

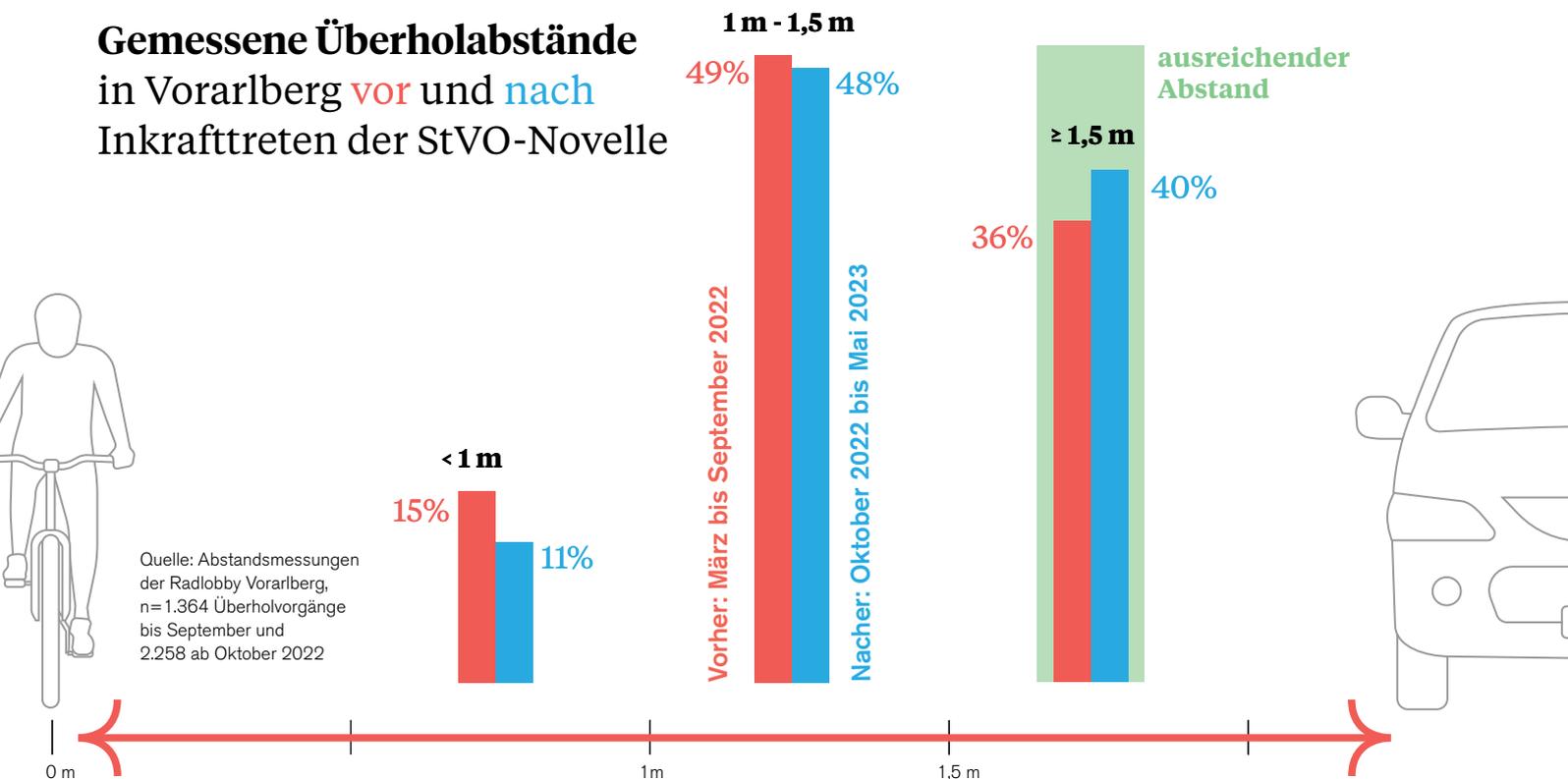
das verletzte Mädchen. „Er hat mir ein Taschentuch gegeben, damit ich mein Blut abwischen kann“, heißt es in ihrem Polizei-Protokoll. Dann habe er ihr Rad ins Auto geladen, sie in ihren Wohnbezirk mitgenommen und sei weitergefahren. Seinen Namen oder seine Kontaktdaten hinterließ er ihr nicht.

Das Kennzeichen zu notieren, daran dachte Maja in ihrem Schreck nicht. In den Tagen danach suchten ihre Eltern auf Facebook nach Augenzeug\*innen des Vorfalls – vergeblich.

### Das Bewusstsein schärfen

Geht man davon aus, dass nur wenige Autofahrer\*innen Radfahrende absichtlich gefährden, kann man aus den Ergebnissen der Abstandsmessungen nur einen Schluss ziehen: Den meis-

## Gemessene Überholabstände in Vorarlberg vor und nach Inkrafttreten der StVO-Novelle



ten Autofahrenden ist nicht klar, wie gefährlich ihre Überholmanöver sind. Und dass man bei Platzmangel ruhig mal ein Stück hinter einer radfahrenden Person hinterherzuckeln kann – das Warten hinter einem linksabbiegenden, ein- oder ausparkenden Auto ertragen Autofahrer\*innen schließlich auch geduldig, ohne zu hupen oder gefährlich knapp aufzufahren

Was also tun die Behörden, um das Bewusstsein der Autofahrenden für sichere Überholabstände zu schärfen?

Man habe Inserate geschaltet, schreibt eine Sprecherin des Klimaschutzministeriums auf Anfrage: je ein ganzseitiges in *Krone*, *Heute*, *Österreich*, *Kleine Zeitung*, den *Regionalmedien Österreich*, im *VCÖ-Magazin* und im *DRAHTESEL*, je eine halbe Seite in *Autotouring* und *Freie Fahrt*, je eine Viertelseite in sieben weiteren Ta-

geszeitungen. Dazu Online-Inserate; Ende Mai beginne in Online- und sozialen Medien eine zweite Kampagne.

Was die Sprecherin nicht dazusagt: Die Liste enthält offenbar alle Inserate zur StVO-Novelle, nicht nur solche zum Überholabstand.

Wie es besser ginge, zeigt zum Beispiel Irland, wo die zuständige Road Safety Authority TV-Werbung zum Thema schaltete und große Plakate aufhängen ließ.

### Die Sache mit dem Datenschutz

Dass der Autofahrer, der Maja zu Sturz brachte, schließlich gefunden wurde und im Juni vor Gericht stehen soll, war offenbar dem Engagement von Majas Eltern zu verdanken – und wohl auch einem Bruch des Datenschutzrechts.

„Wir haben geschaut, wo es in der Gegend Überwachungskameras gibt“, sagt Majas Mutter. „Da gibt es eine Institution, bei der ich sicher war, dass sie eine Kamera haben. Ich bin hingegangen und habe darum gebeten, dass sie die Aufzeichnungen aufheben und der Polizei schicken.“ Und tatsächlich war darauf zwar nicht der Unfall zu sehen, aber das Unfallauto – an Marke und Farbe hatte Maja sich erinnern können – mitsamt Kennzeichen.

„Vermutlich hätten die das Video gar nicht so lange aufheben dürfen“, sagt die Mutter. „Wenn wir uns nicht selbst darum gekümmert hätten, oder wenn die Leute dort nicht so lieb gewesen wären, es trotzdem für uns aufzuheben, wäre der Fahrer wohl nie gefunden worden.“

Einen zu knappen Überholvorgang zu beweisen, ist technisch einfach – und rechtlich extrem schwierig. Ist kein Video oder Foto vorhanden, steht Aussage gegen Aussage. Das Datenschutzrecht macht es aber fast unmöglich, im Straßenverkehr legal mitzufilmen. Das „dauerhafte Filmen ohne Anlass“ während der Fahrt, sei jedenfalls unverhältnismäßig, erklärte der Datenschutzrechts-Professor Christian Bergauer im Dezember im *DRAHTESEL*.

### 70 Euro Strafe – für den Radfahrer

Wer auf besonders kritischen Streckenabschnitten mit laufender Handykamera in der Hand fährt, kann ebenfalls Probleme bekommen. So erging es einem Grazer Radfahrer, der 2020 Anzeige wegen Gefährdung der körperlichen Sicherheit gegen einen Autofahrer erstattete. Der habe ihn und seine Freundin in einer 50er-Zone mit ungefähr 30 Zentimetern Abstand überholt, gab er an und lieferte als Beleg ein Video mit.

Was aus dem StVO-Verwaltungsverfahren wurde, wisse er nicht, sagt der Radfahrer. Das Strafverfahren gegen den Autofahrer jedenfalls stellte die Staatsanwaltschaft Graz trotz Videos „mangels Anfangsverdachts“ ein – der Radfahrer aber musste 70 Euro Strafe für das Verwenden seines Mobiltelefons während der Fahrt zahlen. Die Dokumente liegen dem *DRAHTESEL* vor.

Privatpersonen haben also wenige Möglichkeiten, gegen zu knappes Überholen vorzugehen. Und was tut

Anzeige

## Wie fahrradfreundlich ist Ihr Betrieb?



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

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

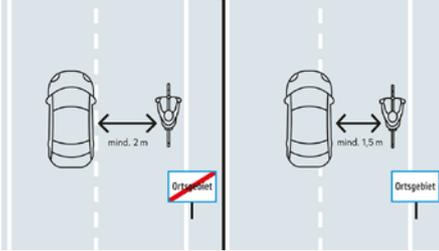
Finden Sie es heraus auf: [cfe-zertifizierung.at](https://cfe-zertifizierung.at)



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM  
FAHRRADFREUNDLICHEN  
BETRIEB



Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provanzlik



Mit Inseraten mit diesem eher unauffälligen Motiv versucht das Klimaschutzministerium Bewusstseinsbildung zu betreiben.



Den Fahrer dieses LKWs scheint die Kampagne noch nicht erreicht zu haben – das Foto nahm ein Linzer Radfahrer Anfang 2023 auf.

die Polizei, um die Einhaltung der Abstandsregeln durchzusetzen?

Der DRAHTESEL hat dem Innenministerium und den neun Landespolizeidirektionen ausführliche Anfragen dazu geschickt. Eine Landespolizeidirektion (LPD) antwortete, das Innenministerium übernehme die Beantwortung; das Ministerium schickte allerdings statt konkreter Antworten nur ein allgemeines Statement.

Auf die Fragen etwa, inwieweit man die eigenen Beamt\*innen zum Thema geschult habe oder welche Belege für zu knappes Überholen man angesichts der Datenschutz-Problematik als ausreichend ansehe, geht das Ministerium gar nicht ein.

Erkundigt man sich in der Rad-Community nach Reaktionen der Polizei auf Anzeigen, hört man von sehr unterschiedlichen Erfahrungen. Die Bandbreite geht von Verständnis und Unterstützung bis hin zu „Was wolln's?“, Unkenntnis der Rechtslage

und „Anzeige nicht aufgenommen – kein Personenschaden, Pech gehabt“.

Zur Frage, wie viele Schwerpunktaktionen zum Überholabstand die Polizei seit Oktober 2022 durchgeführt habe und mit welchem Ergebnis, schreibt das Innenministerium in seinem Statement: „Verkehrspolizeiliche Schwerpunktaktionen finden tagtäglich statt, zu allen Bereichen, die einen besonderen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben oder wo Schwerpunktsetzungen notwendig werden. Dazu gehören auch regelmäßige Schwerpunkte bzgl. des Radfahrverkehrs und den entsprechenden Bestimmungen.“

### Polizeiliche Prioritäten

Welche Prioritäten die Polizei bei solchen Schwerpunkten setzt – Überholabstände gehören offenbar nicht dazu –, lässt sich allerdings etwa aus einer Presseaussendung der LPD Wien vom 10. Mai herauslesen. Am Vorabend hat sie demnach eine siebenstündige Radverkehrs-Schwerpunktaktion durchgeführt. Dabei bekamen 23 Autofahrende Anzeigen oder Organmandate wegen verkehrsrechtlicher Übertretungen (wegen welcher, kann eine Sprecherin auf Anfrage nicht sagen) – und zugleich 24 Radfahrende wegen Missachtung des Rotlichts, 22 wegen fehlender Ausrüstung und sieben wegen Befahren des Gehsteigs. Und die Polizei führte 71 Alkovortests bei Rad- und E-Scooter-Fahrenden durch, von denen, wie man auf Nachfrage erfährt, keiner positiv ausfiel.

Möglichkeiten, wie die Polizei die Einhaltung der Mindestabstände aktiv vorantreiben könnte, gibt es durchaus: In Schottland radeln seit Jahren bei der „Operation Close Pass“ Zivilpolizist\*innen mit Kameras am Rad herum. Werden sie zu knapp überholt, funken sie Kolleg\*innen an, die die jeweiligen Autofahrenden dann anhalten, auf ihre Fahrweise ansprechen und bei mangelnder Einsicht Strafen verhängen. Kontrollen dieser Art wären auch mit Messgeräten statt Kameras denkbar.

Die zwölfjährige Maja habe ein paar Tage nach ihrem Unfall begonnen, wieder radzufahren, sagt ihre Mutter. Ihre Schneidezähne seien repariert worden und sähen jetzt wieder normal aus. Beim Zubeißen habe sie aber immer noch ein komisches Gefühl – und beim Radfahren viel mehr Angst als vorher.

### Forderungen der Radlobby

→ Überholabstand auch bei Tempo 30

→ Kontrollen der Überholabstände

→ Messgeräte für die Polizei

→ umfangreiche Bewusstseinsbildung

# Viel versprochen, manches gehalten

Vor einem Jahr präsentierte die Wiener Verkehrsstadträtin Ulli Sima sich im DRAHTESEL-Interview als Vorkämpferin für den Radverkehr. Wie viel von ihren Ankündigungen hat sie umgesetzt?

RECHERCHE: Andrzej Felczak, Ruth Eisenreich

**S**ie werde die Stadträtin sein, „die die meisten Radwege in kürzester Zeit gebaut hat“, versprach die Wiener Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) im Mai 2022 im DRAHTESEL-Interview. Auch sonst präsentierte sich die unter vielen Radfahrenden als „Beton-Ulli“ verschriene Politikerin als Vorkämpferin für den Radverkehr. Kritik am in den ersten eineinhalb Jahren ihrer Amtszeit (nicht) Erreichten ließ sie nicht gelten: „Ich bin im November 2020 gekommen, da kannst du für 2021 nur das umsetzen, was fertig am Tisch liegt.“

Wir nahmen uns damals vor, die Umsetzung ihrer durchaus vielversprechenden Ankündigungen kritisch zu begleiten. Ein Jahr später, zur Halbzeit von Simas erster Legislaturperiode als Verkehrsstadträtin, haben wir neun davon überprüft.

## 1. „Allein heuer [2022] setzen wir 44 neue [Radweg-]Projekte um.“

Im Jahr 2022 hat die Stadt 55 Radinfrastrukturprojekte begonnen. Nach Recherchen der Radlobby waren bis zum Jahresende 25 davon fertiggestellt, bis Mitte Mai 2023 waren es 38.



## 2. „Mein Ziel ist, jedes Jahr eine große Querverbindung durch die Stadt zu schaffen.“

Zwischen Anfang 2022 und Mai 2023 ließ die Stadt unter anderem eine 1,3 Kilometer lange Querverbindung zwischen Döbling und der Brigittenau über die Gunoldstraße, die Heiligenstädter Brücke und die Lorenz-Müller-Gasse bauen. Vom zu schmalen Radweg in der Gunoldstraße abgesehen, hat sie

hohe Qualität. Sogar sehr hohe Qualität haben die neuen, je 800 bis 900 Meter langen Radschnellverbindungen in der Wagramer Straße im 22. und in der Lasselstraße im 2. Bezirk.



## 3. „Wir werden heuer [2022] mehr als 20 Millionen Euro für Radwege ausgeben, und wenn wir noch mehr Projekte zusammenbringen, soll es an zusätzlichem Geld nicht scheitern.“

Im Jahr 2022 hat die Stadt nach Angaben der Mobilitätsagentur 26 Millionen Euro für Radinfrastruktur ausgegeben. Dass nicht alle angekündigten Projekte fertiggestellt wurden, liege daran, dass die Bauabteilungen nicht ausreichend Kapazität für die Umsetzung des Bauprogramms hatten, sagte Verkehrsstadträtin Sima im März bei der Präsentation des Bauprogramms 2023.

Generell wurde das Geld aus Sicht der Radlobby auch sinnvoll und effizient eingesetzt. Eine Ausnahme: In der Wagramer Straße wurde um viel Geld eine Mittelinsel versetzt, um ausreichend Platz für den Radweg zu schaffen – eine Fahrspur umzuwidmen, wäre günstiger gewesen.



## 4. „Ich will die Flächenbezirke [für den Radverkehr] erschließen.“

Im Jahr 2022 wurde in allen Flächenbezirken neue Radinfrastruktur errichtet. Mit Ausnahme der Donaustadt waren es allerdings jeweils nur wenige hundert Meter. Derzeit in Bau sind der Mobilitätsagentur zufolge in



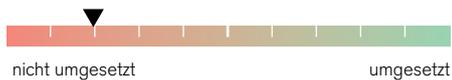
Im Mai 2022 empfing Ulli Sima den DRAHT-ESEL in ihrem Büro im Rathaus und wehrte sich gegen den Ruf, eine Betoniererin zu sein.



Politik

den fünf Flächenbezirken zusammen rund vier Kilometer an Radinfrastruktur. In Favoriten und der Donaustadt sind für die nächsten Jahre jeweils mehrere weitere Kilometer geplant.

Bis die Flächenbezirke für den Radverkehr erschlossen sind, wird es bei diesem Tempo Jahrzehnte dauern. Zum Vergleich: In den Flächenbezirken gab es 2019 insgesamt 1.350 Kilometer an Gemeindestraßen, aber nur 670 Kilometer an Strecken, auf denen Radfahren überhaupt erlaubt ist (also einschließlich Fußgängerzonen, Straßen mit Tempo 50 etc.).



**5.** „Insgesamt bauen wir [in der Donaustadt] alleine heuer und nächstes Jahr [2022/23] rund 18 Kilometer Radwege.“

Nach aktuellen Angaben der Mobilitätsagentur sollen in der Donaustadt 2022 und 2023 insgesamt 14 Kilometer Rad-Infrastruktur entstehen, vier Kilometer weniger als von Sima vor einem Jahr angekündigt also.

Von Jänner 2022 bis Mai 2023 wurden davon aber nur rund 2,1 Kilometer in der Mayredergasse und der Wagrainer Straße fertiggestellt, derzeit in Bau sind 1,7 Kilometer. Dass die zehn Kilometer, mit deren Bau noch nicht einmal begonnen wurde, bis Ende des Jahres fertiggestellt sind, erscheint in diesem Kontext unwahrscheinlich.



**6.** „Wir versuchen, das [Markieren neuer Radfahr- oder Mehrzweckstreifen] zu vermeiden. (...) Wo kein Platz für einen

*baulich getrennten Radweg ist, suchen wir mit den Bezirken gute Alternativen.“*

Seit dem Interview wurden in Wien keine neuen Radfahr- oder Mehrzweckstreifen markiert. In der Jörgerstraße im 17. Bezirk wurde auf 100 Metern Länge ein Radfahrstreifen durch einen Radweg ersetzt. Der Mobilitätsagentur zufolge hat die Stadt auch in zwei Straßen im 14. Bezirk insgesamt 600 Meter an Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen durch baulich getrennte (Geh- und) Radwege ersetzen lassen.



**7.** „[Der durch das Parkpickerl freierwende Platz auf den Straßen soll] für Rad- und Fußwege und für Begrünung [genutzt werden].“

In der Wagrainer Straße wurde nach Radlobby-Recherchen eine Parkspur mit 40 Stellplätzen zu einem Radweg umgewidmet. Der Mobilitätsagentur zufolge sind unter anderem in der Altgasse im 13. und der Schleifgasse im 21. Bezirk „Umgestaltungen mit Begrünung und Verkehrsberuhigung“ geplant, bereits umgesetzte Projekte dieser Art nennt sie auf Anfrage nicht.



**8.** „Wir haben die [für Ampelschaltungen zuständige] Abteilung ersucht, sich die Problempunkte [für Radfahrende] anzuschauen und zu überlegen, welches Verbesserungspotenzial wir dort haben.“

An den Kreuzungen Lassallestraße/ Vorgartenstraße und Gürtel/Thalia-

straße ließ die Stadt die Grünphasen für Radfahrende verlängern; die zuständige Magistratsabteilung 33 nennt als weiteres Beispiel die Kreuzung Franz-Josefs-Kai/Salztorgasse/Salztorbrücke. An der Kreuzung Rautenweg/Wagrainer Straße müssen Radfahrende keinen Knopf mehr drücken, um Grün zu bekommen. Die Stadt hat außerdem 170 „Rechts bei Rot“-Tafeln aufhängen lassen, wie sie die StVO seit Oktober 2022 erlaubt.

Auf einen Aufruf in der Facebook-Gruppe „Radfahren in Wien“ hin meldeten Nutzer\*innen viele ungünstige Ampelschaltungen, aber keine weiteren Verbesserungen. Meldungen über die städtische App „Sag’s Wien“ werden nach Erfahrungen der Redaktion meist mit Floskeln und unzutreffenden Angaben über die jeweilige Situation vor Ort abgetan.



**9.** „Bei[m Dooring-Hotspot in] der Äußeren Mariahilfer Straße sind wir in intensiven Verhandlungen mit dem Bezirk. (...) Ich hoffe sehr, dass wir spätestens nächstes Jahr dort eine Lösung umsetzen können. Bei[m Dooring-Hotspot in] der Landstraßer Hauptstraße sind wir auch im Gespräch mit dem Bezirk und wollen mittelfristig eine Lösung erzielen.“

Der Mobilitätsagentur zufolge werden für beide Straßen „Lösungen geprüft“. Zur Umgestaltung und Attraktivierung der Landstraßer Hauptstraße soll Ende Mai ein Bürgerbeteiligungsverfahren beginnen.





# Wein, Käse ... und Fahrräder

Seit neun Jahren arbeitet die sozialdemokratische Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo daran, ihre Stadt fahrrad- und menschenfreundlicher zu machen. Wie will sie das erreichen – und was haben ihre Initiativen bisher bewirkt?

REPORTAGE: Paul Tullis

## DER PARISER „PLAN VÉLO“

**250** Millionen Euro  
investiert Paris in den Plan Vélo

**130 km**  
neue Radwege sollen bis Ende  
2026 geschaffen werden

**52 km**  
Pop-Up-Radwege  
(*coronapistes*) sollen bis 2024  
zu permanenten Radwegen  
umgebaut werden

**130.000**  
neue Abstellplätze  
sollen entstehen, davon

**1.000** Stellplätze  
für Cargobikes

**P**aris hat viele Vorzüge: die Kunst, die Boutiquen, der Käse, der Wein. Einfache Fortbewegung gehört nicht dazu. Autos fahren durchschnittlich 30 km/h, die Métro ist ständig überfüllt.

Einfache Fortbewegung ist eines der unterschätztesten Elemente des Lebens. Das habe ich nach meinem Umzug von Los Angeles nach Amsterdam festgestellt. In L.A. war ich auf meinem Arbeitsweg zwei Stunden pro Tag im Stau gestanden. Der Verkehr ist dort zu einem so grundlegenden Teil des Lebens geworden, dass sich nicht einmal mehr jemand darüber beschwert; das wäre, als würde man sich über die Nacht beschweren. In Amsterdam fahren alle Rad – weil es einfach, effizient und gesund ist, und weil die Stadt darauf ausgerichtet ist, das Radfahren als Verkehrsmittel zu fördern und das Autofahren zu erschweren und zu verteuern.

### Die größte Veränderung in 160 Jahren

Die sozialdemokratische Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo hat sich diese Idee zu eigen gemacht. Nach ihrer Wahl im Jahr 2014 ließ sie 300 Kilometer Radwege errichten; im Wahlkampf 2020 erklärte sie, sie wolle diese Maßnahmen ausweiten – und wurde mit großer Mehrheit wiedergewählt.

Im Oktober 2021 kündigte sie einen „Plan Vélo“ an: eine Verdoppelung des Budgets für Radinfrastruktur, 130 weitere Kilometer Radwege. Zusammen mit dem bis dahin verwirklichten Ausbau dürfte dieser Plan die größte Veränderung des Pariser Stadtraums seit dem 19. Jahrhundert darstellen, als man mittelalterliche Stadtviertel schleifte und die breiten Boulevards baute, die später von Autos verstopft wurden.

Camille Hanuise, die Direktorin der Organisation Paris en Selle („Paris im Sattel“), lobt nicht nur die Länge der

neuen Radwege, sondern auch ihre Qualität. Alle neuen Radwege seien physisch vom Auto- und dem Fußverkehr getrennt, sagt sie, entweder durch Betonelemente oder durch Poller. Das habe nebenbei auch die Zahl der für Radfahrende gefährlichen Kreuzungen verringert. Neue Standards für die Breite der Wege seien ebenfalls geplant, Ein-Richtungs-Radwege müssten künftig 2,5 Meter breit gebaut werden. Und auf manchen wichtigen Straßen seien die Ampeln heute so geschaltet, dass man bei 20 km/h durchgehend grün hat. „Diese grünen Wellen sind großartig“, sagt Hanuise, „die würden wir gern überall in der Stadt sehen.“

### Die halbe Stadt für Autos? Ein Irrweg

Um die Stadt so zu erleben, wie es sich Hidalgo – und den Wahlergebnissen zufolge die Mehrheit der Menschen hier – wünscht, mit dem Fahrrad also, reiste ich Ende 2021 nach Paris.

Um ein Leih-E-Bike zu finden, muss ich schon damals nicht weit gehen. Das Bikesharing-Netzwerk Vélib verfügt über 20.000 Fahrräder, 40 Prozent davon elektrisch; alle 300 Meter gibt es eine Station. Ich gebe meine Kontonummer und meine PIN ein, und schon bin ich unterwegs.

Die Herausforderungen für Hidalgo und die Kluft zwischen Paris und Amsterdam werden schnell deutlich. In der Rue Montmartre gibt es einen Radweg, durch einen kleinen Randstein vom Autoverkehr getrennt. Aber als ich auf den Boulevard des Italiens abbiege, lande ich auf einer Fahrspur, die sich Radfahrende mit Bussen teilen müssen. Da es dort weniger Busse als Autos gibt, ist das erträglich, solange man nicht in dem Moment auf einen Bus trifft, in dem man abbiegen muss – oder er.

Als ich mich dem Place de l'Opéra nähere, finde ich keinen Hinweis da-



rauf, wie man dort durchkommt. Die Bus-/Radspur endet abrupt, aus sechs Richtungen fahren Autos auf den Platz. Niemals würde ich meiner 13-jährigen Tochter, die in Amsterdam jeden Tag ohne Begleitung mit dem Fahrrad zur Schule fährt, diese Route zumuten.

Ich kämpfe mich durch – hier und dann am Place de la Concorde, wo kaum Schilder und keine Radfahrer\*innen zu sehen sind, aber immerhin auch nicht viele Autos. Dann habe ich genug vom Improvisieren, stelle das Rad ab und nehme die Métro zurück zum Hotel.

Wenn die Covid-19-Pandemie etwas Gutes hatte, dann vielleicht, dass in vielen Städten der Verkehr über Nacht verschwand und die Menschen die historischen Zentren so sehen konnten, wie sie konzipiert worden waren. „Es war das erste Mal, dass die Menschen Paris ohne Autos erlebten“, sagt David Belliard, der für Verkehr zuständige stellvertretende Bürgermeister, am Tag nach meiner Tour in seinem Büro im Rathaus. Belliard ist Mitte 40, trägt einen gestutzten Bart und Skinny-Jeans. „Sie verstanden, dass wir ohne Autos leben können“, sagt er, „und“ – er beugt sich vor und stochert mit dem Finger in die Luft, um seinen Punkt zu betonen – „dass es so besser ist!“

Viele Menschen stiegen damals aufs Rad um, „für uns war das eine günstige Gelegenheit“, sagt Belliard. Um den Radverkehr zu steigern, müsse die Stadt den Anteil der für Autos bestimmten Straßenfläche verringern. Weniger als

zehn Prozent aller Wege in Paris würden mit dem Auto zurückgelegt, aber vor der Einführung des Plan Vélo sei die Hälfte des öffentlichen Raums für sie vorgesehen gewesen. „Das ist ein Irrweg“, sagt Belliard.

### Der saisonale Unterschied ist weg

Die Förderung des Radverkehrs ist nicht nur eine Frage von Lebensstil oder Ästhetik, sondern auch ein wichtiger Teil der Klima-Agenda der Stadt. Bei der UN-Klimakonferenz 2015 in Paris einigten sich 196 Länder auf das Ziel, die globale Erwärmung auf zwei Grad über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Danach berief Hidalgo ihren eigenen Gipfel ein und diskutierte mit fast 1.000 Bürgermeister\*innen, was die Städte zur Bekämpfung des Klimawandels beitragen könnten.

Und, vielleicht genauso bedeutsam: Sie zog Carlos Moreno zu Rate, einen Sorbonne-Professor, der sich mit der Steuerung komplexer Systeme befasst. Moreno empfängt mich Ende 2021 in seiner Wohnung mit Blick auf den Louvre. Auf Hidalgos Anfrage hin, erzählt er, habe er sich die Daten angesehen, und zwei Zahlen seien ihm aufgefallen: „Fast 70 Prozent der Beschäftigten in den Städten haben einen Arbeitsweg von zwei Stunden hin und zurück“, erklärt er mir, „und treffen auf nur zehn Prozent der Fläche zusammen.“

Millionen von Menschen stoßen also Treibhausgase aus, um auf einer

Noch sind nicht alle Straßen in Paris radfreundlich. Aber der wohl größte Umbau des städtischen Raums seit dem 19. Jahrhundert ist schon im Gange.

### DER PARISER „PLAN VÉLO“

**20 Prozent** aller beruflichen Fahrten sollen bis Ende 2026 mit dem Fahrrad bewältigt werden

**20 Mitarbeiter\*innen** beschäftigt die Stadt für den Plan Vélo

**1 Person** starb im Jahr 2022 beim Radfahren im Pariser Straßenverkehr



Alle neuen Radwege sind physisch vom Auto- und dem Fußverkehr getrennt; am Place de la Concorde können Radfahrende mittlerweile zwischen Tunnel und Radweg wählen.



begrenzten Verkehrsinfrastruktur in einen winzigen Teil ihrer jeweiligen Stadt zu drängen. Am Abend fahren sie nach Hause, was bedeutet, dass Tausende Quadratkilometer der Städte von Gebäuden belegt sind, die nur 30 bis 40 Prozent der Zeit genutzt werden.

Ausgehend von diesen Tatsachen, die in unseren Köpfen zu etwas Unveränderlichem versteinert sind, entwarf Moreno eine neue Art, städtisches Leben zu organisieren: die „15-Minuten-Stadt“. Könnte sich der größte Teil des Lebens der Menschen – Arbeit, Schule, Besorgungen, Erholung, Freizeit – innerhalb einer Geh- oder Raddistanz von 15 Minuten von ihrer Wohnung aus abspielen, hätte das enorme Vorteile für Klima, Gesundheit und Lebensqualität.

### Frust durch Mikrodesign-Mängel

Die Effekte von Hidalgos Radweg-Offensive seien inzwischen sichtbar, sagt Camille Hanuise von Paris en Selle: „Bisher gab es im Winter immer etwas weniger Radfahrende als im Sommer. Der Winter 2022/23 war der erste ohne saisonalen Unterschied.“ Auch sei der Anteil der Frauen unter den Radfahrenden gestiegen. Das steht im Einklang mit Studien, die zeigen, dass immer vielfältigere Menschen Rad fahren, je mehr Rad-Infrastruktur gebaut wird.

Das alles bedeutet nicht, dass es keine Herausforderungen gibt. „Wir können Paris im Moment als ein halb leeres oder als ein halb volles Glas betrachten“, sagt mir Ende 2021 Clotilde Imbert von Copenhagenize France, einem Beratungsunternehmen, das Städten und Regionen dabei hilft, fahrradfreundlicher zu werden.

Imbert, eine an der Sorbonne ausgebildete Stadtplanerin, lebte einige Jahre in Kopenhagen und bemerkte nach ihrer Rückkehr nach Frankreich den Unterschied zwischen den beiden Ländern. „In Frankreich haben wir sehr gute Ingenieur\*innen, Dänemark ist ein Land der Designer\*innen“, sagt sie. „Sie konzentrieren sich auf die Bedürfnisse der Nutzenden.“ In Paris steige die Zahl der Radfahrenden wie verrückt, sagt Imbert, aber es gebe Mikrodesign-Mängel, die bei Radfahrer\*innen Verwirrung und Frust erzeugten.

Das könne Radfahr-Neulinge zum Aufgeben veranlassen und selbstbewusste Radfahrende dazu, dass sie das Design nicht respektieren – was wiederum Autofahrende gegen die Veränderungen aufbringe. Es stellt sich heraus: Der Place de la Concorde ist nicht für Fahrräder freigegeben. Indem ich als selbstbewusster Radfahrer einfach durchgefahre bin, habe ich wahrscheinlich einige Autofahrer\*innen verärgert.

### Eine neue Karte in den Köpfen

Imbert zeigt mir auf meinem Handy den richtigen Weg: Es gibt einen Tunnel unter dem Place de la Concorde. Nachdem ich ihr Büro verlassen habe, finde ich ein Leihrad und fahre zum Eiffelturm. Den größten Teil der Strecke radle ich auf einem echten Radweg der Amsterdamer Art: von der Straße und vom Gehsteig getrennt und mit einem anderen Bodenbelag, sodass Fußgänger\*innen spüren, wenn sie den Radweg betreten. Am Place de la Concorde angekommen, finde ich tatsächlich den Tunnel und durchquere ihn.

Bald darauf gelange ich auf die Georges-Pompidou-Straße – sie war bis 2016 eine Autobahn, jetzt ist sie für Fahrräder reserviert. Auch hier gibt es einen Tunnel; bunte Lichter darin versuchen mich vergessen zu lassen, dass ich mich in einer düsteren Betonröhre befinde, und es gelingt ihnen fast.

Als ich den Tunnel verlasse, bietet sich mir ein Ausblick auf die Île de la Cité, den ältesten Teil der Stadt, und das frisch renovierte Jugendstil-Kaufhaus Samaritaine. Ich war zuvor schon zehn Mal in Paris – aber in den 20 Minuten, in denen ich jetzt fünf Arrondissements an der frischen Luft durchquert habe, haben sich mir Ausblicke eröffnet, die ich noch nie gesehen habe.

Ich denke an etwas, was Imbert gesagt hat: „Früher hatte man immer die Métro-Linien im Kopf. Jetzt gibt es lange Radwege, auf denen man Paris durchqueren kann. Das hat die Karte von Paris in den Köpfen der Menschen verändert.“

Meine Tour durch Paris ist jetzt einhalb Jahre her. In der Zwischenzeit wurde ein überirdischer Radweg über den Place de la Concorde gebaut.



## KÄRNTEN

# CMI statt GTI

40 Jahre lang trafen sich jeden Mai Autofans am Wörthersee. Jetzt ist das GTI-Treffen Geschichte – an seiner Stelle fand heuer unter dem Motto „Radspaß statt Abgas“ die erste „Critical Mass International“ statt.

Rund 70 Menschen radelten am 18. Mai bei der ersten „Critical Mass International“ von Klagenfurt nach Reifnitz, um mehr breite und sichere Rad-Infrastruktur sowie eine nachhaltige Neuausrichtung des Tourismus in der Region einzufordern. Für einige Teilnehmer\*innen war es die allererste Fahrrad-Demo. Die CMI soll ab jetzt jedes Jahr an Christi Himmelfahrt stattfinden.



Drahtesel 2 / 2023 – 17

## PARNDORF

### Radparade im Burgenland

Seit Herbst hat das Burgenland als letztes österreichisches Bundesland eine offizielle Radlobby-Landesorganisation, jetzt hat diese ihre erste Radparade veranstaltet. Bei der insgesamt zweiten Parndorfer Radparade – die erste hatte der jetzige Obmann der Radlobby Parndorf noch unter der „Obhut“ der Radlobby Niederösterreich organisiert – fuhren Mitte April trotz Regens rund 20 Menschen mit. Unter den Teilnehmenden waren auch der Bürgermeister Wolfgang Kovacs (Liste Parndorf) und drei weitere Mitglieder des Gemeinderats. [radlobby.at/burgenland](http://radlobby.at/burgenland)

## WIEN

### Einmal den Gürtel entlang und zurück

Mehr als 1.100 Menschen radelten im Mai beim zweiten Gürtel Bike Ride von der Votivkirche kommend den ganzen Gürtel entlang, von der Gürtelbrücke im 19. Bezirk bis zum Landstraßer Gürtel und wieder zurück. Mit der Demo will die Initiative Radeln for Future auf dringend benötigte Radinfrastruktur am elf Kilometer langen Gürtel aufmerksam machen, der ein optimaler Radschnellweg wäre: Am Westbahnhof müssen Radfahrende ganze sieben Ampeln überqueren, am Margartengürtel und am Wiedner Gürtel gibt es nicht einmal einen Radweg. [radelnforfuture.at](http://radelnforfuture.at)

## LEIPZIG

### Internationale Rad-Konferenz

Unter dem Motto „Leading the Transition“ nahmen über 1.400 Menschen aus der ganzen Welt im Mai an der heurigen Velo-city in Leipzig teil. Bei dem von der European Cyclists' Federation organisierten Radgipfel wurden Themen wie die gerechte Verteilung des öffentlichen Raums diskutiert und Best-Practice-Beispiele von Fahrradstraßen, schnellen überregionalen Radverbindungen oder Superblocks vorgestellt. Auch die Fahrradindustrie, der Radtourismus und aktive Mobilität waren Thema. Die nächste Velo-city findet im Juni 2024 in Ghent statt. [ecf.com](http://ecf.com)

## WIEN

### Kino + Fahrrad + Wissenschaft

„The Day After Tomorrow“, „XXY“, „Marie Curie“ und ein „galaktischer Überraschungsfilm“: an verschiedenen Orten Wiens laufen im Juni unter freiem Himmel Filme mit Wissenschaftsbezug, danach gibt es Expert\*innen-Gespräche. Die Reihe „Kurbeln statt Schwurbeln“ haben Filmwissenschafts-Studierende gemeinsam mit Jugendlichen kuratiert. Was das mit Fahrrädern zu tun hat? Das Projekt ist eine Kooperation mit dem Cycle Cinema Club, den Strom für das Kino erzeugen radelnde Zuschauer\*innen. [kinderbuero-uniwien.at/wissenschaftsvermittlung/kurbeln-statt-schwurbeln/](http://kinderbuero-uniwien.at/wissenschaftsvermittlung/kurbeln-statt-schwurbeln/)

# Neu dabei

Diesmal:

Florian, 26,  
Informatikstudent  
aus Wien



**Ich habe** nur noch ein Trekkingrad, weil mein Rennrad vor kurzem aus dem abgesperrten Fahrradraum meines Wohnhauses gestohlen wurde. Ich hatte ein gutes Schloss, aber die Täter\*innen haben den Fahrradständer durchgezwickelt.

**Ich liebe am Radfahren** vor allem den sportlichen Aspekt. Aber auch, dass man flott vorankommt, dass es wenig Platz braucht, leise ist und keine Schadstoffe ausstößt.

**Mich nerven** Strecken ohne passende Rad-Infrastruktur, wo man bei Tempo 50 auf der Straße fahren muss.

**Mein schönster Rad-Moment** war eine zweiwöchige Tour mit Zelt den Inn- und Donauradweg entlang von Tirol nach Wien.

**Meine beste Investition** war mein Helm. Erst vor kurzem ist meine Freundin gestürzt, und ihr Helm ist gebrochen – Gott behüte, was ohne passiert wäre.

**Einmal habe ich** gedacht, ich kann 200 Kilometer an einem Tag fahren, und bin von Wien bis Spitz an der Donau und zurück geradelt. Danach wusste ich, ich kann das, aber den nächsten Tag habe ich fast nur auf der Couch verbracht.

**Ich bin der Radlobby beigetreten**, nachdem ich beim Radservice erfahren habe, dass Mitglieder einen Rabatt bekommen. Bei dem teuren Service war das fast ein Nullsummenspiel, und ich finde es sinnvoll, die Interessensvertretung der Radfahrenden zu unterstützen.

## INTERNATIONAL

# Mit Seifenblasen und Klebe-Tattoos für bessere Radwege

Die Kinder-Fahrraddemo Kidical Mass feierte bei einem internationalen Aktionswochenende Anfang Mai neue Teilnehmer\*innen-Rekorde. In Österreich waren 24 Städte und Orte mit dabei.

BERICHT: Valerie Madeja

**E**ine bunte, fröhliche Fahrraddemo für mehr kindersichere Rad-Infrastruktur: Das ist die Kidical Mass. Bei einem internationalen Aktionswochenende Anfang Mai radelten jetzt in über 500 Orten von England und Deutschland bis nach Spanien und Griechenland mehr als 150.000 Menschen mit. In Österreich nahmen in 24 Orten über 5.000 Kinder, Eltern und Unterstützer\*innen teil.

### Am Laufrad und im Lastenrad

In Wien, wo die Kidical Mass bereits zum zehnten Mal stattfand, verlief die Strecke diesmal über den Ring und die Praterstraße bis zur Zirkuswiese. Eine Stunde brauchte die Demo für die 6,5 Kilometer – so konnten Kinder auf Laufrädern genauso mitfahren wie solche im Lastenrad. Mit dabei waren Seifenblasen und viel Musik – nur der Drache, das Maskottchen der Kidical Mass, musste wetterbedingt in seiner Höhle bleiben. Das Highlight für viele kleine Teilnehmer\*innen: die neuen Klebetattoos.

In Linz und Salzburg waren je 500, in Graz 400, in Dornbirn 300, in Innsbruck 250 und in Klagenfurt 170 Menschen mit dabei. In Steyr fuhren bei der ersten dortigen Kidical Mass gleich 400 Menschen mit, auch in Klosterneu-

burg, Purkersdorf, Braunau und Götzis fand erstmals eine Kidical Mass statt.

Die Kidical Mass setzt sich für Städte ein, in denen sich Kinder sicher und selbstständig mit dem Fahrrad bewegen können. Sie fordert breite Radwege und ein durchgängiges Radwegnetz, kindergerecht gestaltete, gut einsehbare Kreuzungen, autofreie Zonen vor Schulen und Kindergärten sowie Radspielplätze zum Üben und sichere Abstellplätze für Lastenräder.

Der Name der Demo spielt auf die Critical Mass an, bei der Radler\*innen weltweit monatlich in die Pedale treten, um als kritische Masse mehr Platz fürs Rad einzufordern. Die erste Kidical Mass fand 2008 in Oregon in den USA statt. Zehn Jahre später radelten erstmals Kinder in Wien mit, seit 2021 gibt es auch in vielen anderen Orten Österreichs zwei Mal jährlich Kinder-Raddemos. Im Jahr 2022 wurde die Kidical Mass mit dem VCÖ-Mobilitätspreis in der Kategorie „kindergerechtes Verkehrssystem“ ausgezeichnet.

Das nächste Aktionswochenende findet am 23. und 24. September statt. In Wien können Kinder und Eltern zuvor noch bei der ersten Grätzl Kidical Mass mitfahren: am 3. Juni, dem Internationalen Tag des Fahrrads, auf 19 Routen in der ganzen Stadt.

[kidicalmass.at](http://kidicalmass.at), [criticalmass.at](http://criticalmass.at), [kinderaufsrad.org](http://kinderaufsrad.org)



Wenn die Straßen doch immer so aussähen: Unter anderem in Graz (links oben) und Melk forderten kleine und große Radfahrer\*innen eine kindersichere Rad-Infrastruktur ein.



## Neuer Radweg dank Enteignung

Das Land Vorarlberg hat einen Grundstücksbesitzer enteignet (und finanziell entschädigt), der einen Lückenschluss in einem Radweg blockierte – eine vorbildhafte Entscheidung.

KOMMENTAR: *Andrzej Felczak*

Im Südwesten von Dornbirn hat das Land Vorarlberg vor einigen Jahren 150 Grundstücke gekauft, um im Zuge eines Autobahnanschlusses für die A14, die Rheintal-Autobahn, auf der Schweizer Straße auch einen parallel dazu führenden Radweg zu errichten.

Ein Grundstückseigentümer weigerte sich jedoch, einen 110 Meter langen und 4,5 Meter breiten Streifen seines Ackers neben der Schweizer Straße zu verkaufen. Er verlangte ein Ersatzgrundstück, was das Land ablehnte. Monatelang hatte der neue Radweg daher eine Lücke, Radfahrende mussten auf die Landesstraße mit Tempo 80 ausweichen (DRAHTESEL 2/22).

### Für den Kfz-Verkehr üblich

Das Land setzte daraufhin die Enteignung des Grundstücksbesitzers durch und überwies ihm für seinen Grund eine Summe von 16 Euro pro Quadratmeter. Es ist das erste der Radlobby be-

kannte Verfahren, bei dem für einen Radwegbau jemand enteignet wurde. Die Radlobby befürwortet diese Entscheidung: Eine Enteignung ist immer die letzte Wahl – aber auch für Straßen für den Kfz-Verkehr werden regelmäßig Grundstücke enteignet. Wenn eine hochrangige Rad-

route nicht anders realisiert werden kann, sollte der Radverkehr auch in dieser Hinsicht gleichwertig behandelt werden.

Im Mai 2022 wurde die Enteignung rechtskräftig, im November wurde der Radweg fertiggestellt. Er führt jetzt von Dornbirn bis zum Ver-

kehrsknoten Schweizer Straße/Rheintal-Autobahn. Auf den 2,5 Kilometern von dort bis zur Grenze des Schweizer Ortes Diepoldsau fehlt noch ein Radweg. Das Land Vorarlberg, das sich gern als radfreundlich rühmt, sollte auch diese Strecke noch für Radfahrende erschließen.



Nach mehreren Monaten konnte die Radweglücke in der Schweizer Straße geschlossen werden, der Asphalt auf dem neuen Teilstück fehlt derzeit noch.



### WAS HEISST EIGENTLICH?

## Räumzeit

Ampeln werden so geschaltet, dass Menschen, die beim letzten Grünblinker zu queren beginnen, noch gefahrlos die andere Seite erreichen können, bevor der Querverkehr Grün bekommt. Die hierfür vorgesehene Zeit heißt Räumzeit (seltener auch Sperrzeit oder Zwischenzeit).

In den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) wird die Räumzeit für Fußgänger\*innen unter Annahme einer Geschwindigkeit von 1 bis 1,5 Meter pro Sekunde

berechnet; für Radfahrende werden 4 bis 5 Meter, für Autos 12 Meter pro Sekunde angenommen.

In Österreich werden für Gehende und Radfahrende bis heute oft gemeinsame Ampeln eingesetzt. Radfahrende müssen dadurch viel früher als nötig stehen bleiben, weil sich die Räumzeit an den langsameren Fußgänger\*innen bemisst. Radfahrende, die während der Räumzeit in die Kreuzung einfahren, riskieren eine Strafe – auch, wenn sich noch

Fußgänger\*innen auf dem Übergang befinden. Die Radlobby fordert daher getrennte Ampeln für Gehende und Radfahrende.

Auch die RVS raten aufgrund der unterschiedlichen Räumgeschwindigkeiten von gemeinsamen Ampeln für den Rad- und Fußverkehr ab, insbesondere bei langen Räumwegen. Gänzlich absurd sind getrennte Ampeln für den Rad- und den Fußverkehr, die aber gleich geschaltet sind.

*Mario Sedlak*

Auf breiten Feld- und Güterwegen legen Valerie und Maria die ersten Kilometer zurück. Die Querung der Landesstraße ist die einzige Gefahrenstelle auf ihrem Weg.



## So geht Radweg

Maria und Valerie sind zehn Jahre alt, ihr Gymnasium liegt neun Kilometer von ihrem Wohnort entfernt – trotzdem können sie mit dem Rad in die Schule fahren. Auf der Strecke im Speckgürtel von Wien zeigt sich, was auch für Kinder möglich ist, wenn die Infrastruktur passt.

BERICHT: Ruth Eisenreich MITARBEIT: Andrzej Felczak



In einem Videotelefonat schildern Elisabeth S., ihre Tochter Valerie und deren beste Freundin Maria den Schulweg der beiden Mädchen.

**N**ein Kilometer, durch vier Gemeinden hindurch: Dass man so eine Distanz (fast) durchgehend auf guter, sicherer Rad-Infrastruktur zurücklegen kann, ist in Österreich selten. Die Freundinnen Maria und Valerie, beide zehn Jahre alt und Besitzerinnen eines Fahrradführerscheins, radeln zwei bis drei Mal pro Woche von ihrem Wohnort Hennersdorf im Wiener Speckgürtel bis nach Mödling, wo sie die erste Klasse eines Gymnasiums besuchen.

„Mit dem Rad geht es oft schneller als mit dem Bus, und es macht auch mehr Spaß“, sagt Valerie, als sie Ende April zwischen ihrer Mutter und ihrer besten Freundin vor dem Computer sitzt, um per Videotelefonat von ihrem Schulweg zu erzählen.

„Ich weiß, dass die beiden gut aufpassen“, erklärt ihre Mutter Elisabeth S., „die Bewegung an der frischen Luft ist gut für ihre Schulleistungen, sie bekommen eine bessere Verkehrskompetenz – und im Bus, wo niemand angeschnallt ist, kann auch was passieren.“

Ganz leicht sei ihr die Entscheidung trotzdem nicht gefallen, ihre Tochter ohne erwachsene Begleitung so weit radeln zu lassen, sagt Elisabeth S. Die gute Rad-Infrastruktur auf der Strecke sei ein wesentlicher Faktor dafür gewesen.

**Kilometer 0 bis 0,8.** *Eines der unangenehmsten Stücke müssen die beiden Mädchen gleich am Anfang überwinden: Rund 80 Meter müssen sie die Hauptstraße von Hennersdorf entlangfahren, auf der es keinerlei Rad-Infrastruktur gibt. „Da ist schon noch ein ziemlicher Durchzug“, sagt Elisabeth S., „es wäre super, wenn da Tempo 30 wäre. Aber da fahren die Mädchen nur ein ganz kurzes Stück.“*

„Ich arbeite in Siebenhirten und fahre immer mit dem Rad hin“, sagt Elisabeth S., „aber diesen Weg zum Beispiel würde ich Valerie nicht fahren lassen.“ Zu viel Verkehr, zu viele unangenehme Begegnungen mit Autofahrenden, zu wenig Rücksichtnahme.

Bevor Maria und Valerie im März zum ersten Mal alleine in die Schule radelten, fuhr Marias Vater die Strecke mehrmals mit ihnen ab, bis sie sie gut kannten. Ein bisschen anstrengend sei der Weg manchmal, sagt Valerie – aber Angst? Nein, Angst habe sie keine.

**Kilometer 0,8 bis 2,6.** *Breite Feld- und Güterwege führen von Hennersdorf bis zur einzigen Stelle auf der Strecke, die Elisabeth S. Sorgen macht: Die Mädchen müssen die Wiener Straße queren, eine Landesstraße, auf der um die Kreuzung herum Tempo 70 gilt. „Da ist vereinbart, dass sie nicht die Distanz zu den Autos abschätzen dürfen“, sagt die Mutter. „Sie müssen absteigen und dürfen erst weiterfahren, wenn wirklich gar nichts kommt.“ Nach Ansicht der Radlobby sollte hier eine Mittelinsel mit Rotmarkierungen errichtet werden, Verkehrsschilder sollten Autofahrende auf den kreuzenden Radweg aufmerksam machen.*

Ihr Freundeskreis sehe ihre Entscheidung, Valerie zur Schule radeln zu lassen, positiv, sagt Elisabeth S. „Ich war selber ein bisschen überrascht, dass niemand entsetzt reagiert hat. Sogar meine Mutter, die eher ängstlich ist, hat es erstaunlich gelassen aufgenommen. Aber es ist eben eine angenehme Strecke, wo wenig sein kann.“

**Kilometer 2,6 bis 4,4.** *Haben Maria und Valerie die problematische Querung überwunden, fahren sie auf einem Güterweg zwischen Feldern hindurch bis nach Biedermannsdorf. Dort gilt im*



Der Schulweg führt durch ruhige Gassen in Biedermannsdorf ...



... und auf einem Geh- und Radweg den Mödlingbach entlang.



Wenn sie nicht früh genug in der Schule sind, finden sie keinen Platz mehr an den Radständen, erzählen die Mädchen.

ganzen Ort Tempo 40 – die Mädchen radeln zwar auf Straßen mit Autoverkehr, „aber das sind kleine Gässchen in einem Wohngebiet, und die Leute fahren wirklich langsam“, sagt Elisabeth S.

Ungefähr 35 Minuten bräuchten sie mit dem Rad für den Schulweg, erzählt Maria. „In der Früh sind es eher 40 Minuten, weil wir da noch müde sind, nach Hause geht es immer ein bisschen schneller.“ Der Bus sei zwar auf der Hinfahrt ähnlich schnell, die Fahrt nach Hause aber dauere wegen der schlechten Verbindungen eine bis eineinhalb Stunden.

**Kilometer 4,4 bis 6.** *An der Hauptstraße von Biedermannsdorf, auf der ebenfalls Tempo 40 gilt, erlaubt eine Ampel Maria und Valerie das sichere Queren. Dann sind die beiden schon auf einem Radweg, der entlang des Mödlingbachs durch Wiener Neudorf hindurch bis nach Mödling führt. Bei der Unterführung unter der Südbahn kurz vor Wiener Neudorf, an einer Stelle an der Mödlinger Stadtgrenze und bei der*

*Brücke über den Mödlingbach gibt es aus Sicht der Radlobby noch Verbesserungsbedarf – zu enge Wege und Kurven, zu starke Schwenks, zu schlechte Sicht –, aber davon abgesehen ist auch dieser Abschnitt der Strecke gut zu befahren.*

Auch Marias und Valeries Schule unterstützt ihre Verkehrsmittelwahl. Sie nimmt an der Aktion „Niederösterreich radelt“ teil, bei der Betriebe, Vereine und Gemeinden mit dem Rad zurückgelegte Kilometer sammeln und Fahrräder und Zubehör gewinnen können.

„Vor der Schule stehen Unmengen an Radständen, das ist ein richtiges Radmeer, sehr beeindruckend“, sagt Elisabeth S. „Wenn wir nicht früh genug da sind, bekommen wir keinen Platz mehr“, ergänzt ihre Tochter.

Von den Kindern, die in Mödling wohnen, kämen viele mit dem Rad in die Schule, sagt Maria. Dass ihre Klasse bei „Niederösterreich radelt“ mit ungefähr 850 gesammelten Kilometern unter den Top Ten ihrer Schule sei, liege aber ganz wesentlich an ihnen beiden:

Um die 350 Kilometer hätten sie zu zweit schon zusammen.

**Kilometer 6 bis 9.** *Nachdem sie den Mödlingbach gequert haben, fahren die beiden Mädchen die Parkstraße entlang, auf der Tempo 20 gilt. Auf Geh- und Radwegen geht es dann weiter bis zu ihrem Gymnasium.*

Elisabeth S. würde sich wünschen, dass alle Kinder ihren Schulweg so zurücklegen können wie ihre Tochter. Nicht nur aus Umweltgründen, sagt sie, auch aus gesundheitlichen Gründen – schließlich litten viele Kinder heute unter Bewegungsmangel.

In Hennersdorf werde gerade eine Umgestaltung der Hauptstraße diskutiert, erzählt Elisabeth S. noch. „Da heißt es schon wieder: ‚Machen wir es doch so, dass die Radfahrenden auf die Nebengassen ausweichen.‘ Das ist keine Verkehrspolitik, die Zukunft hat. Ich verstehe eigentlich gar nicht, wie man auf die Idee kommt, im Jahr 2023 noch etwas anderes als Radwege zu bauen.“

Anzeige

Drahtesel 2 / 2023 – 21

## Innovative Lösungen für Fahrrad-(E-)Mobilität, Stadtmobiliar und Überdachungen



# Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



## Wien, 2., Lassallestraße Rundum glückliche Schnellverbindung

Mit einer Million gezählten Radfahrenden im Jahr 2022 ist der Radweg Lassallestraße der drittmeist befahrene in Wien. Bisher war er nur 2,5 Meter breit und lediglich durch eine Linie vom Fußweg abgegrenzt, was zur Trennung von Rad- und Fußverkehr nicht ausreichte.

Jetzt wurde der Radweg komplett umgebaut. Er ist nun vier bis fünf Meter breit und hat somit die Qualität einer Radschnellverbindung. Die stark frequentierte und problematische Fußverkehrs-Querung Radingergasse konnte entschärft werden, indem die Kreuzungsfläche vergrößert wurde. Flächen, wo Fußgänger\*innen und Radfahrende sich begegnen, wurden grün eingefärbt, um die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern. Von der Südseite der Reichsbrücke kommend wird der Radweg jetzt früh weg vom Gehweg verschwenkt, somit werden die Konflikte beim U-Bahn-Ausgang entschärft.

Positiv ist auch, dass die Ampelschaltung an der Kreuzung zur Vorgartenstraße auf die schnellere Räumzeit der Radfahrenden abgestimmt wurde und somit jetzt für sie länger Grün zeigt.



## Ganz Österreich Ampelmasten mitten auf der Fahrbahn

An vielen Stellen in Österreich sind Ampelmasten, Straßenlaternen und Verkehrszeichenständer so aufgestellt, dass sie den Platz für den Radverkehr stark einschränken. Ein besonders krasses aktuelles Beispiel in Wien ist die Kreuzung Lassallestraße/Ernst-Melchior-Gasse, wo der neue Radweg auf einem Drittel seiner Breite von einem Ampelständer blockiert wird.

Oft werden Masten auch direkt an der Innenseite enger Kurven aufgestellt, sodass Radfahrende – besonders auf Transporträdern – auf Schrittempo abbremsen müssen, um weder in die Masten hineinzufahren noch im Gegenverkehr zu landen. Man könnte meinen, die zuständigen Fachleute wüssten nicht, dass sich Fahrräder in Kurven nach innen neigen.

Dass es anders geht, zeigt sich im Kfz-Verkehr: Hier werden Ampelmasten nicht so auf der Fahrbahn aufgestellt, dass Autos ausweichen müssen. Kann eine Ampel nicht direkt am Straßenrand angebracht werden, wird sie an einem waagrechten Balken befestigt. Das fordert die Radlobby auch für Radverkehrsanlagen.



## Linz Ein Streifen, so breit wie eine Lenkstange

Die B 126/Leonfeldner Straße ist eine stark befahrene Hauptstraße mit einem hohen LKW-Anteil und zugleich eine wichtige Radroute für Menschen, die aus dem Mühlviertel nach Linz pendeln. Eine brauchbare Parallelroute gibt es nicht.

Jetzt wurden Untergrund und Belag der B 126 umfangreich saniert. Trotz jahrelanger Beteuerungen ließ das Land Oberösterreich dabei keine sichere Radinfrastruktur errichten. Stattdessen wurden die schon bestehenden, exakt 78 Zentimeter schmalen und direkt über die Kanalgitter führenden Radfahrstreifen erneut aufgepinselt. 78 Zentimeter entsprechen der Breite eines Fahrradlenkers. Die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr (RVS) schreiben schon für Radfahrstreifen der niedrigsten Ausbaustufe D eine Mindestbreite von 1,5 Metern vor; wenn sie, wie im Fall der B 126, knapp neben Parkstreifen vorbeiführen, ist sogar eine Mindestbreite von zwei Metern vorgeschrieben.





### Innsbruck, Michael-Gaismaier-Straße Einbahn geöffnet, Queren erleichtert

Die Michael-Gaismaier-Straße zwischen Leopoldstraße und Adamgasse ist 210 Meter lang. Parkspuren und ein Mangel an Verweilflächen machten sie bisher unattraktiv. Bei einem Gesamtumbau wurde jetzt an der Kreuzung zur Leopoldstraße die Fahrbahn auf Gehsteigniveau angehoben und gepflastert, so dass die Schüler\*innen der dortigen Mittelschule die Straße bequemer queren können. Auf Höhe des Edith-Stein-Wegs wurde ein ähnlicher Umbau vorgenommen, am Gehsteig wurden mehrere Bäume gepflanzt. Die Aufenthaltsqualität ist dadurch erheblich gestiegen.

Durch die Umwidmung von 40 Schrägparkplätzen in 20 Längsparkplätze entstand genug Platz für einen 1,5 Meter breiten Radfahrstreifen gegen die Einbahn und einen 0,6 Meter breiten Schutzstreifen, der ihn von der Längsparkspur trennt. Solche Schutzstreifen verhindern, dass Radfahrende von unvermittelt geöffneten Autotüren getroffen werden („Dooring“), und sollten häufiger eingesetzt werden.



### Wien, 20. Lorenz-Müller-Gasse Neuer Radweg mit breitem Schutzstreifen

Der 2,5 Meter schmale Geh- und Radweg auf der Südseite der Lorenz-Müller-Gasse war nicht mehr zeitgemäß. Jetzt wurde auf der Nordseite zwischen Brigittenauer Lände und Meldemannstraße ein 580 Meter langer, durchgängig drei Meter breiter Zwei-Richtungs-Radweg mit 0,6 Meter breitem Schutzstreifen errichtet, in Verlängerung der neuen Radverbindungen in der Gunoldstraße und über die Heiligenstädter Brücke (DRAHTESEL 4/22 und 1/23).

Sehr zu begrüßen ist, dass der Schutzstreifen bei Ladezonen auf einen Meter verbreitert wurde, sodass Ladevorgänge den Radverkehr weniger beeinträchtigen.

Bei der Abzweigung zur Spielmannngasse wurde eine neue „intelligente Ampel“ errichtet. Ihr Nutzen wird davon abhängen, wie gut sie sich nähernde Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen erkennt und wie schnell sie dann auf Grün schaltet.

An der Kreuzung zur Adalbert-Stifter-Straße sollten noch die Verkehrsinseln vergrößert werden, so dass Wartende mehr Platz haben und die Radfahrerüberfahrten verbreitert werden können.



### Burgenland, Breitenbrunn/Winden Es führt kein Weg zum Supermarkt

In Breitenbrunn wohnen etwa 2.000 Menschen. Seit einiger Zeit gibt es im Dorf keinen Nahversorger, der nächste Supermarkt liegt 1,1 Kilometer entfernt im Nachbardorf Winden. Mit dem Fahrrad wäre das ein Katzensprung. Aber auf der schnurgeraden Bundesstraße B50, die die beiden Ortschaften verbindet, gilt Tempo 100; sie ist die Hauptverkehrsader des Nordburgenlands und stark befahren, auch mit Schwerverkehr. Für Radfahrende ist sie also keine Option.

Zwischen Breitenbrunn und Winden wurde nun um etwa eine Million Euro ein Kreisverkehr errichtet, um dem Autoverkehr das Einbiegen von der Kaisersteinbrucher Landesstraße in die B50 zu erleichtern. Der Kreisverkehr hat sogar einen Radweg, der an den Neusiedler-See-Radweg angebunden ist – eine Weiterführung des Radwegs zum Supermarkt in Winden fehlt jedoch. Ein Radweg auf den fehlenden 400 Metern ist zwar in Planung, wann er gebaut werden soll, ist aber noch nicht bekannt.



FAHRRAD &amp; RECHT MIT JOHANNES PEPELNIK

## Anzeigen leider manchmal notwendig, dann aber richtig

Anna Stöcher



Johannes Pepelnik ist  
Rechtsanwalt in Wien  
und Vertrauensanwalt  
der Radlobby

Immer wieder erreichen uns Meldungen, dass die KfZ-Lenkenden die Abstandsregeln beim Überholen/Vorbeifahren an Radfahrenden oder die Regeln beim Parken nicht kennen. Daher sehen viele Verkehrsteilnehmer\*innen eine Möglichkeit, ihre Situation sicherer zu gestalten darin, die Kraftfahrer\*innen anzuzeigen. Hierfür benötigen sie allerdings Beweise.

Im Folgenden ein Überblick, was bei der Anzeige von Kraftfahrer\*innen zu beachten ist: Zunächst verweise ich auf den Mustertext einer Anzeige für das Falschparken oder zu knappes Vorbeifahren / Überholen unter:

[www.radlobby.at/musteranzeigen](http://www.radlobby.at/musteranzeigen)

Sollte auf die Anzeige länger als sechs Monate keine Reaktion seitens der Behörde erfolgen, könnten Schritte wie Säumnisbeschwerde, Amtsmissbrauchsanzeigen und Dienstaufsichtsbeschwerden unternommen werden.

Wenn die Situationen mit DashCams, GoPros oder Ähnlichem aufgenommen werden, gilt zu beachten, dass die derzeitige Rechtslage das generelle Filmen des öffentlichen Raums nicht deckt und die Kamera nur eingeschaltet werden darf, wenn zu knapp überholt wird, und es eine konkrete Gefahr gibt. Ebenso darf das Fotografieren nicht regelmäßig bzw. gewerblich erfolgen. Weiters dürfen nur die Daten erhoben und übermittelt werden, welche notwendig sind.

Bei vielen Anzeigen in der Vergangenheit hat die Polizei die Behandlung der Anzeige jedoch mit dem Hinweis auf §99 Abs 6a StVO abgelehnt. Dahinter verbirgt sich folgendes: Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor und muss von der Polizei nicht behandelt werden, wenn durch das knappe Überholen oder Falschparken ledig-

lich Sachschaden entstanden ist, und kein Alkoholdelikt vorliegt. Es stellt sich daher die Frage, ob ein zu knappes Überholen als gefährliche Drohung oder gar versuchte Körperverletzung im Sinne des Strafgesetzbuches anzusehen ist. Zu bemerken ist, dass eine wissentliche Falschanzeige eine strafrechtliche Verleumdung darstellt.

Die Frage, welche Verhaltensweisen im Straßenverkehr strafrechtlich relevant sind, beschäftigt die Rechtswissenschaft schon sehr lange. So wurde untersucht, ob das Zufahren auf Fußgänger, die eine Parklücke freihalten, eine Nötigung darstellt, ob eine Sitzblockade den Gewaltbegriff erfüllt und wie das Drängeln auf Autobahnen, dichtes Auffahren und Lichthupen zu beurteilen ist. An einer gefährlichen Drohung ist es bisher immer gescheitert und der Radverkehr wurde bislang noch nie untersucht, obwohl Radfahrende eindeutig die noch schwächeren Verkehrsteilnehmer sind. Die Drohung scheiterte bisher immer an der Gewalt, weil die Drohung mit Gewalt „körperlich“ erfahren werden musste. Gewalt ist die Anwendung physischer Kraft von gewisser Schwere zur Überwindung eines tatsächlichen oder erwarteten Widerstands. Daher ist das Abdrängen durch Autos bisher keine gefährliche Drohung, weil das Opfer ja reflexartig (von selbst) gewichen ist. Leichtes Stoßen, Anrempeln, Beinstellen, Wegschieben o.Ä. ist noch keine Gewalt iSd § 105 StGB<sup>6</sup>.

RA Dr. J. Pepelnik

Drahtesel 2 / 2023 - 24

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](http://radlobby.at/mtg)



**Alle Vorteile für  
Radlobby-Mitglieder**  
Seite 6



## Der Radschlag

Sie fragen – unsere Expert\*innen antworten

*Verwundert lese ich in der letzten Ausgabe, dass Radfahrenden auf Radfahrerüberfahrten ein ungefähretes, nicht aber ein ungehindertes Queren zu ermöglichen ist. Wie ist das genau zu verstehen?*

Fritz Hintermayer



**Lisa Lederer**

ist Rechtsanwaltsanwältin  
bei Alix Frank Rechtsanwältinnen

Behindert wird der Fachliteratur zufolge, wer einen Schutzweg oder eine Radfahrerüberfahrt nicht in der beabsichtigten Art und Weise queren kann. Eine Gefährdung besteht, wenn darüber hinaus die Wahrscheinlichkeit, dass Leben, Gesundheit oder Sicherheit der Person Schaden nehmen, „naheliegend“ ist. Dem Wortlaut des im letzten Heft zitierten § 9 Abs 2 der StVO zufolge ist Radfahrenden nur das ungefähretete Überqueren zu ermöglichen – sie müssen es also akzeptieren, wenn sie beim Queren einer Radfahrerüberfahrt ausweichen oder ihr Tempo anpassen müssen.

Im Widerspruch dazu wird in den Strafbestimmungen in § 99 StVO aber auch die Behinderung Radfahrender auf Radfahrerüberfahrten als Verwaltungsübertretung angeführt.

*Was tun, wenn Fußgänger\*innen vor einem Zebrastreifen trotz aller Kopf- und Handzeichen und Zurufen einfach nicht gehen?*

Die Redaktion

**Lisa Lederer:** Die StVO räumt Fußgänger\*innen auf Zebrastreifen keinen Vorrang im eigentlichen Sinn ein, sondern verpflichtet Fahrzeuglenker\*innen, sie unbehin-

dert queren zu lassen. Sie können daher nicht auf ihren Vorrang verzichten. Wollen Fußgänger\*innen (oder auch Radfahrende vor Radfahrerüberfahrten) zu erkennen geben, dass sie die Fahrbahn nicht vor einem Fahrzeug queren wollen, muss das freiwillig und unmissverständlich erfolgen, etwa durch klare Handzeichen. Ein kurzes Stehenbleiben oder ein (fehlender) Blickkontakt reichen nicht; erst wenn jemand längere Zeit ohne ersichtlichen Grund vor dem Zebrastreifen verweilt, ist keine Querungsabsicht mehr anzunehmen. Dabei darf aus dem Verhalten einer Person nicht auf andere Personen vor Ort geschlossen werden.



**Christine Chaloupka**

ist Verkehrspsychologin und  
Mitautorin eines Lehrbuchs

Manche Fußgänger\*innen sind sich vielleicht ihres „Vorrangs“ am Zebrastreifen nicht bewusst oder trauen sich nicht, zu queren, weil sie die Geschwindigkeit des sich nähernden Fahrzeugs nicht gut einschätzen können. Andere sind schlicht geistig „nicht vor Ort“, mit sich selbst beschäftigt oder wegen „verstöpselter“ Ohren akustisch nicht erreichbar. Was tun als Radfahrer\*in? Langsam und bremsbereit vorbeifahren – es könnte ja sein, dass die Person unvermittelt doch losstartet.

→ **Haben auch Sie eine Frage an unsere Expert\*innen? Schreiben Sie an [radschlag@drahtesel.or.at](mailto:radschlag@drahtesel.or.at)**



Komfortable, markierte Radwege gibt es in Rom nicht. Trotzdem kommt man mit dem Rad meist am schnellsten an sein Ziel.

## Briefe aus der Ferne Dieses Mal: Rom

Mein Fahrradhelm ist in Rom zuverlässig der Gesprächseinstieg: Baumelt er zu Anfang eines Termins an meinem Unterarm, werde ich garantiert auf ihn angesprochen. Mal erhalte ich dann ein Kompliment. Mal die Frage, ob ich lebensmüde sei.

Lebensmüde bin ich offensichtlich nicht – siehe Helm –, und auch nicht auf Komplimente-Jagd. Die Wahrheit ist, dass ich per Fahrrad am schnellsten und zuverlässigsten an die meisten Ziele komme. Auf den öffentlichen Nahverkehr ist kein Verlass, im Auto steht man im Dauerstau oder sucht stundenlang nach einem Parkplatz, und manche Ziele sind zu Fuß einfach zu weit.

Dass das Fahrrad da zur besten Option wird, liegt freilich nicht an der Infrastruktur: markierte Radwege sind die Ausnahme. Und markierte Radwege, die frei von Schlaglöchern, Baumwurzeln, Scherben und parkenden Autos sind, gibt es nicht. Ich muss jeden Tag aufs Neue meinen Weg zwischen orientierungslosen Tourist\*innen, hupenden Autofahrer\*innen und sich durchschlängelnden Motorrollern finden.

Das ist nicht ungefährlich: Die Autofahrenden sind Fahrräder nicht gewohnt und halten zu wenig Abstand. Unfälle konnte ich bisher nur mit Glück verhindern. Dafür ist Rom frei von dem Krieg, den Auto- und Radfahrende sich in anderen europäischen Städten gern liefern. Und seit dank E-Bikes Radfahren auch bei hohen Temperaturen schweißfrei möglich ist, tut sich etwas. Vereinzelt bahnen sich neue Mitstreiter\*innen an meiner Seite den Weg durch das Chaos der ewigen Stadt – auch sie nur mit Helm, versteht sich.

Virginia KIRST

Das Race Across Italy (links) gewann Christoph Strasser 2022 zum zweiten Mal, der Sieg beim Race Across America 2019 (rechts) war bereits sein sechster.



# „Ich war 200 Stunden mit Routenplanung beschäftigt“

Im Juli startet in Belgien eines der härtesten Radrennen der Welt: das Transcontinental Race. Der österreichische Extremsportler Christoph Strasser hat es letztes Jahr auf Anhieb gewonnen und ist diesmal wieder mit dabei.

## Transcontinental Race

Das Transcontinental gibt es seit dem Jahr 2013. Es beginnt meistens im belgischen Gerardsbergen, die Ziele wechseln: 2022 endete das Rennen in der bulgarischen Stadt Burgas, 2023 ist das griechische Thessaloniki das Ziel. Die Fahrer\*innen müssen unterwegs vier Kontrollpunkte passieren und einzelne vorgegebene Streckenabschnitte bewältigen. Sie dürfen sich unterwegs von niemandem helfen lassen. Einen Pokal oder ein Preisgeld gibt es nicht. Das Transcontinental 2023 startet am 23. Juli.

[transcontinental.cc](http://transcontinental.cc)

INTERVIEW: Chris Cummins

**M**it dem Fahrrad quer durch Europa, 4.000 Kilometer weit, und das „unsupported“, also ohne fremde Hilfe: Das ist die Aufgabe beim Transcontinental Race. Die Fahrer\*innen transportieren ihr Gepäck auf dem Rad und müssen sich selbst versorgen. Statt fixer Etappen gibt es vier Kontrollpunkte, die alle passieren müssen. Ob, wann und wo sie schlafen, ist den Fahrer\*innen überlassen.

Mit dabei ist wieder der 40-jährige steirische Extremsportler Christoph Strasser. Das 5.000 Kilometer lange Race Across America (RAAM) – bei dem man aber immerhin von einem Betreuungsteam und einem Auto mit Schlafmöglichkeit begleitet wird – hat er bereits sechs Mal gewonnen; beim Transcontinental Race 2022, seinem ersten *unsupported* Rennen überhaupt, kam er ebenfalls als Erster ins Ziel.

*Christoph, was ist für dich der Reiz des Transcontinental Race?*

**Christoph Strasser** Man lernt viele neue Länder und Regionen kennen, unterschiedliche Landschaften und Kulturen. Letztes Jahr gab es Checkpoints in Montenegro und Rumänien – dort war ich zuvor noch nie Rad gefahren. Und es ist das Rennen schlechthin unter den „Bikepacking-Rennen“, die seit ein paar Jahren boomen.

*Solange man die Kontrollpunkte passiert, bleibt einem beim Transcontinental die Wahl der Route fast komplett*

*selbst überlassen. Man muss also nicht nur körperlich in Topform sein, sondern vorab auch viel Zeit mit Landkarten verbringen. Wie hast du deine Route geplant?*

Ich habe unterschätzt, wie viel Arbeit das bedeutet. Ich war ungefähr 200 Stunden mit die Routenplanung beschäftigt. Von Belgien bis zum ersten Checkpoint in Tschechien zum Beispiel ist es weiter im Norden ziemlich flach, dafür ist die Strecke länger. Auf direktem Weg gibt es mehr kleine Anstiege, aber man spart sich 50 Kilometer. So eine Entscheidung sollte man sich gut überlegen. Auch im Detail muss man planen: Nehme ich die Abkürzung, auch wenn ein Stück Schotterstraße dabei ist? Oder guten Asphalt und dafür einen kleinen Umweg? Ich habe auch immer einen Plan B und C gemacht. In Triest gab es Waldbrände, also habe ich einen Umweg geplant für den Fall, dass die Brände zu schlimm werden.

*Die Transcontinental ist ein riesiges Bikepacking-Abenteuer, aber auch ein Rennen. Kann man Landschaft und Kultur genießen, wenn man an seine Grenzen geht und kaum schläft?*

Teilweise ja. Beim RAAM geht es um maximale Leistung, da schlafe ich pro Nacht nur eine Stunde. Beim Transcontinental ist man komplett alleine, da darf man keine Übermüdung riskieren. Also habe ich jede Nacht drei Stunden geschlafen. Durch einen Nationalpark in Montenegro bin ich in kompletter Dunkelheit durchgefahren, das war schade.



Neun Tage und 14 Stunden lang radelte Christoph Strasser beim Transcontinental Race 2022 allein quer durch Europa, von Belgien bis ans Schwarze Meer.

*Manchmal hast du in Hotels geschlafen, manchmal an Bushaltestellen, in einer offenen Umkleidekabine am Fußballplatz oder einfach im Freien.*

Ich habe immer abgewechselt. Im Hotelzimmer kann man duschen, hat Strom und ein bisschen Komfort, dafür muss man einen Umweg von seiner Route machen. Draußen kann man dort schlafen, wo man müde wird. Spontan einen gratis Schlafplatz zu finden, war

*„Man wird schnell müde, wenn man einsam ist.“*

kein Problem. In Italien habe ich ein offenes, leeres Geschäftslokal gefunden, in Serbien bin ich am Ufer der Donau in der Wiese in den Schlafsack rein, fertig.

*Der Gründer des Transcontinental, Mike Hall, starb 2017 bei einem Rennen durch Australien durch eine Kollision mit einem Autofahrer. Machst du dir keine Sorgen, wenn du müde, auf dich allein gestellt und oft bei schlechten Sichtbedingungen ein Rennen fährst?*

Doch. Ich hatte vor einigen Dingen Angst: die Verkehrssicherheit, streunende Hunde in Südosteuropa, dass ich mich irgendwo verirre, mein Handy-Empfang weg oder mein Akku leer ist und ich nichts mehr zu essen, nichts zu trinken habe. Am Ende war alles nicht so schlimm. In der Nacht wird man besser gesehen und sieht andere Fahrzeuge besser, weil weniger Verkehr ist und wegen der Scheinwerfer. Igel oder Rehe

auf der Straße können ein Problem werden, Schlaglöcher oder Steine auch. Aber ich hatte einen starken Dynamo.

*Bei anderen Rennen hast du ein Support-Team dabei, also Menschen, die mit dir sprechen. Beim Transcontinental warst du meist ohne Gesellschaft. Wie ging es dir damit psychisch?*

Ich hatte Angst davor, weil man schnell müde wird, wenn man einsam ist. Mit Spaß und guten Freund\*innen ist es viel einfacher, munter und konzentriert zu bleiben. Beim Transcontinental habe ich manchmal via Kopfhörer telefoniert. Ich habe auch – als Erinnerung und um munter zu bleiben – Selbstgespräche mit der Handykamera aufgenommen. Eine Art Tagebuch: Was ist passiert? Was waren die Höhepunkte? Was ist mein Ziel für morgen?

*Diese Videotagebücher hast du veröffentlicht. Ich habe darauf zum ersten Mal einen mürrischen Christoph Strasser gesehen. Gegen Ende der Strecke haben euch die Organisator\*innen auf eine spezielle Offroad-Strecke durch die Berge geschickt. Die Videos zeigen, dass dir das keinen Spaß gemacht hat.*

Beim Transcontinental gibt es immer mindestens eine vorgeschriebene Route durchs Gelände. Letztes Jahr mussten wir auf 2.000 Metern Höhe auf Schotterwegen und Wiesen über einen Berg. Es gab keinen Handyempfang, dafür freilaufende Hunde. Das war ärgerlich, ich verstehe nicht, warum das so sein muss. Ich bin sehr lang-



**Christoph Strasser,**

geboren 1982 in Leoben, begann als 18-Jähriger mit dem Radsport und absolvierte mit 20 Jahren sein erstes 24-Stunden-Rennen. Er hat mehr als 20 Radrennen gewonnen, mehrere Weltrekorde aufgestellt und ist 2021 als erster Mensch innerhalb von 24 Stunden mehr als 1.000 Kilometer auf einem herkömmlichen Fahrrad gefahren.

sam, sehr vorsichtig gefahren. Viele Teilnehmer\*innen sind gestürzt. Du kannst dort auch nichts zu essen kaufen, du musst genug Futter dabei haben.

*Was hast du überhaupt gegessen? In den Videos wirkt es, als würdest du nie für eine richtige Mahlzeit stoppen. Aber man kann sich doch nicht nur von Energieriegeln ernähren?*

Einige Teilnehmer\*innen machen längere Pausen und gehen in ein Restaurant oder zu McDonalds. Ich habe für Notfälle immer ein paar Riegel und Gel im Gepäck. Zu 90 Prozent habe ich Junkfood gegessen, meistens von Tankstellen: Die gibt es überall, es geht schnell, man kann mit Kreditkarte bezahlen, und es ist hygienisch. Ich hatte immer Angst vor Durchfall.

**„Die Natur, die Landschaft, der Flow: Für mich wiegen die schönen Erfahrungen viel stärker als die Schmerzen.“**

*Bei so einem Selbstversorger-Rennen musst du auch dein eigener Mechaniker sein. Wie bist du damit klargekommen?*

Ich hatte ein Mini-Toolkit, Pumpe, Schlauch und Bremsklötze dabei. In Tschechien musste ich die Batterie meiner elektronischen Schaltung wechseln. Ich hatte zwar eine Reservebatterie mit, habe aber statt der Öffnung für die Batterie die für die Bremsflüssigkeit geöffnet. Die ganze Bremsflüssigkeit ist rausgeronnen, meine Bremse war tot – und das kurz vor 18 Uhr. Zum Glück habe ich noch eine Werkstatt gefunden.

*Die Rennen, die du fährst, sind generell krass. Wie bist du dazu gekommen?*

Ich habe als Jugendlicher einen TV-Bericht über das RAAM gesehen. Die Kombination aus Abenteuer und Wettkampf, die Idee, einen ganzen Kontinent zu durchqueren, Tag und Nacht unterwegs zu sein: das war Faszination pur. Ich bin dann hobbymäßig Mountainbike gefahren und mit 20 ein 24-Stunden-Rennen in meiner Region. Danach war die Begeisterung geweckt: „Wenn ich groß bin, möchte ich einmal das RAAM fahren.“

*Die Schlaflosigkeit, die Schmerzen in den Beinen – warum tust du dir diese Torturen an?*

Ich mag keine Schmerzen, aber die kann man durch gutes Training und gute Betreuung reduzieren. Für mich wiegen die schönen Erfahrungen viel stärker: Die Natur, die Landschaft, der Flow. Sich selbst überwinden. Nach einem Tiefpunkt wieder ein Hoch erle-



Beim Race Across America werden die Fahrer\*innen von einem Team begleitet – beim Transcontinental müssen sie alleine durchkommen.

ben. Die anderen Teilnehmenden kennenlernen, Respekt, faire Competition.

*Du gewinnst ein Rennen nach dem anderen. Warum bist du so gut?*

Ich bin körperlich sehr fit, weil ich das seit 20 Jahren mache. Viele Leute wollen in kurzer Zeit erfolgreich werden – gerade heute, der Social-Media-Traumwelt sei Dank. Es braucht aber viel Geduld über viele Jahre. Beim RAAM ist auch mein eingespieltes Team ein wichtiger Faktor, und dass ich mich gut in ein Team eingliedern, unterordnen und Menschen vertrauen kann. Bei *unsupported* Rennen profitiere ich sicher davon, dass ich es gewöhnt bin, mich im Detail auf alle möglichen Probleme vorzubereiten, und immer einen Plan B, C und D habe. Und natürlich bin ich mental schon sehr erfahren. Ich zweifle nicht an meiner Form, kann mir Fehler verzeihen und bleibe auch bei Pannen gelassen.

*Beim Transcontinental gibt es, wenn man deinen Videos glaubt, neben Rivalität auch echte Kameradschaft.*

Die Stimmung war genial. Es waren ungefähr 300 Leute am Start, Männer und Frauen, alle sehr nett. Auch an der Spitze begegnet man sich unterwegs, plaudert, wünscht einander alles Gute. Und im Ziel bekommen alle die gleiche Wertschätzung, der Sieger nicht mehr als die Hunderste oder der Letzte. Nach dem Rennen haben wir Bier getrunken und unsere Erlebnisse ausgetauscht. Da gibt's keine Hochstapler, keine Angeberinnen. Eine sehr coole Community.

*Das Bucket-List-Element hast du mit deinem Sieg letztes Jahr abgehakt. Warum fährst du heuer wieder mit?*

Das Abenteuer ist einzigartig und die Route immer anders. Griechenland, Albanien und die vielen Bergpassagen in den Schweizer Alpen heuer sind wieder neu für mich. Und ich habe ein paar Ideen, was ich besser machen kann.

*Was zum Beispiel?*

Nicht meine Bremsflüssigkeit auslassen!





Der Podcast der velophilen Erfolgsgeschichten  
[reichdurchradeln.at](http://reichdurchradeln.at)

## Radlobby ARGUS Fahrrad-Diebstahlversicherung

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



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



## BÜCHER

### Lebensgeschichte einer Wiener Rennrad-Pionierin

Cenzi Flendrovsky (1872-1900) war eine Wiener Radrennfahrerin. Die Journalistin und Radhistorikerin Petra Sturm hat die wenigen Puzzesteine, die über ihre Biografie bekannt sind, zusammengestellt und versucht, Cenzi Flendrovskys Lebensgeschichte zu beschreiben. Die Illustrationen dazu, mit historischen Bildern als Vorlage, liefert Jorghi Poll.

„Cenzi – eine Bicycle Novel“ ist nicht nur die Geschichte von Cenzi Flendrovsky, die ins Fahrradfieber der Stadt eintaucht und sich darin freudig bewegt. Sondern auch eine exemplarische Geschichte für Frauen ihrer Zeit, die die Freiheitsmaschine Fahrrad nutzten, um ihrem Alltagskorsett zu entfliehen. Vor Anfeindungen waren sie nie gefeit, aber Unterstützer\*innen ließen sich meist auch finden.

Clara Felis



Sturm, Petra; Poll, Jorghi Poll (Ill.):  
**Cenzi Flendrovsky.**  
**Eine Bicycle Novel**  
Wien: Edition Atelier, 2023  
ISBN 978-3-99065-094-3  
48 Seiten, 21 Euro

### Steigt eine Dinosaurierin auf ein Fahrrad ...

Ein etwas uninspirierter Schriftsteller trifft auf eine Velociraptorin mit Fahrradanhänger im Schlepptau. Erst sucht sie nach einem Chauffeur, doch dann möchte die von Natur aus schnell laufende Dino-Dame selbst Fahrrad fahren lernen, um noch temporeicher unterwegs zu sein. Es entspinnt sich eine rasante Geschichte voller Emotionen, Fahrradspaß und Abenteuer. Im Buch versteckt sich auch noch ein Lexikon mit vielen Begriffen rund um das Radfahren von A bis Z (sogar ein Wort mit Q ist dabei), mit dem sich nebenbei noch das Alphabet lernen lässt. Ein sprachlich gewitztes und ansprechend illustriertes Fahrradbuch für alle Fahranfänger\*innen ab vier Jahren.

Daniela Bernold



Mohl, Nils; Kirschner, Halina (Ill.):  
**Wilde Radtour mit Velociraptorin**  
Hamburg: Mairisch Verlag, 2023  
ISBN 978-3-948722-27-2  
56 Seiten, 21,50 Euro



## TECHNIK-TIPP

# Gut gereift

Ob man mit dem Rad nur so dahinfliegt oder sich sogar auf flachen Strecken abquält, entscheiden ganz wesentlich die Reifen. Grund genug, sie sorgfältig auszuwählen und sich gut um sie zu kümmern.



**Petra Moser**

ist Fahrradmechanikerin in der Werkstatt Radhaus in Wien-Margareten.

## Anfänger\*innen

Überlege dir bei der Wahl deiner Reifen gut, was deine Ansprüche sind. Breitere Reifen sind deutlich komfortabler als dünne, und dass sie schlechter rollen, ist eine Mär. Für Allround-Stadtradler\*innen empfiehlt sich daher eine nicht allzu dünne Bereifung. Reifen mit integriertem Pannenschutz können eine gute Wahl sein, rollen aber weniger gut als herkömmliche. Mountainbike-Reifen sind fürs Radeln in der Stadt jedenfalls nicht sinnvoll.

Manche (sportlichen) Radler\*innen schwören auf Tubeless-Reifen, also Reifen ohne Schlauch. Sie werden mit Dichtmilch, einer speziellen Latex-Emulsion, befüllt und so abgedichtet. Tubeless-Reifen haben einen geringeren Rollwiderstand als normale Reifen und können mit niedrigerem Luftdruck gefahren werden, was beim Fahren sehr angenehm ist. Außerdem verschließen sich kleinere Löcher durch die Dichtmilch von selbst. Allerdings benötigen Tubeless-Reifen spezielle Felgen und sind in der Wartung ein wenig aufwändiger: die Dichtmilch muss regelmäßig erneuert werden.

## Fortgeschrittene

Um deinen Schlauch zu wechseln, benötigst du zwei Reifenheber, einen neuen Schlauch und eine Pumpe. Setze die Reifenheber im Abstand von 10 cm unter den Reifenwulst, also zwischen Reifen und Felge, und nutze sie als He-

bel, um den Reifenwulst über die Felge zu heben. Nimm den Reifen herunter und inspiziere ihn auf Glasscherben und andere Fremdkörper.

Pumpe den neuen Schlauch ein wenig auf, damit er sich bei der Montage nicht versehentlich verdreht. Lege den Reifen auf einer Seite komplett in die Felge, stecke das Ventil des neuen Schlauchs ins dafür vorgesehene Loch der Felge und lege den Schlauch sorgfältig ein.

Lass die Luft im Schlauch wieder aus und fange gegenüber vom Ventil an, die andere Seite des Reifenwulstes gleichmäßig über die Felge zu heben. Achte dabei darauf, dass der Schlauch nicht zwischen Felge und Reifen eingeklemmt wird. Für die letzten Zentimeter rund um das Ventilloch brauchst du vielleicht nochmal die Reifenheber.

Ist der Reifen montiert, drücke das Ventil in Position und pumpe ihn auf.

## Profis

Wer Tubeless-Reifen fährt, muss die Dichtmilch regelmäßig erneuern.

Lege dir dazu Reifenheber bereit und fülle die Dichtmilch nicht über das Ventil ein, sondern hebe den Reifenwulst auf einer Seite über die Felge, bis ungefähr ein Viertel davon demontiert ist. Fixiere ihn von beiden Seiten mit den Reifenhebern. Stelle das Laufrad aufrecht so auf den Boden, dass die offene Stelle unten ist, und fülle die Dichtmilch ein. Beachte dabei die Angaben auf der Flasche.

Rolle das Rad eine Vierteldrehung weiter und hebe den Reifenwulst vorsichtig wie bei einer herkömmlichen Reifenmontage mit Hilfe der Reifenheber über die Felge. Drehe das Laufrad ein paar Mal, damit sich die Dichtmilch gleichmäßig verteilt, und pumpe den Reifen auf.



# Da ist die Luft raus

Wer unterwegs einen Patschen hat, braucht nicht nur Flickzeug, sondern auch eine Pumpe. Wir haben sieben Modelle getestet, die in jede Fahrradtasche passen.

TESTBERICHT: Alexander Maitz, Joe Wagner

**K**lein, leicht und zugleich effizient: Das ist eine echte Herausforderung beim Konstruieren von Luftpumpen. Schnell und mit wenig Energieaufwand aufpumpen lassen sich Fahrradreifen nur mit großen, unhandlichen Standpumpen. Denn während man bei Standpumpen mit beiden Händen gegen den Boden drückt, hat man bei Handpumpen je eine Pumpenhälfte in einer Hand und braucht damit doppelt so viel Energie.

Deswegen ist es bei Handpumpen besonders wichtig, dass sie effizient arbeiten und gut zu greifen sind: Ist der Griff zu glatt, muss man mehr Kraft allein fürs Halten der Pumpe aufwenden.

Handpumpen gibt es mit oder ohne integrierten Schlauch. Modelle ohne Schlauch haben den Nachteil, dass

die Pump-Bewegungen aufs Ventil übertragen werden – wird das Pumpen anstrengend und die Bewegungen dadurch abrupt, kann das Ventil Schaden nehmen. Hat ein Modell ohne Schlauch einen abgewinkelten Pumpenkopf, kann man sich dafür die Arbeit erleichtern, indem man das ausgebaute Laufrad auf einen Randstein legt und die Pumpe am Boden abstützt.

## Umschalten zwischen zwei Modi

Abschraubbare Pumpenschläuche sind oft langlebiger als solche, die in der Pumpe bleiben, und bei Defekten kann man sie (theoretisch) austauschen.

Handpumpen waren ursprünglich ein Accessoire für Alltags- und Reiserräder, werden aber mittlerweile auch

für Rennräder und Mountainbikes genutzt, die mit höherem bzw. niedrigerem Luftdruck gefahren werden. Damit man sie möglichst universell einsetzen kann, gibt es Pumpen mit einer sogenannten Hub-Umschaltung, die man in zwei verschiedenen Modi verwenden kann: im einen Modus muss man länger pumpen, kann aber einen hohen Druck erzeugen; im anderen ist der Reifen schneller gefüllt, man erreicht aber nur einen relativ niedrigen Druck.

Für unseren Test haben wir mit jeder Handpumpe einen Standardreifen der Größe 47-559 und einen Rennradreifen der Größe 18-622 aufgepumpt. Ersterer benötigt mindestens 3,5 Bar, Zweiterer mindestens 7 Bar. Wenn das Pumpen mühsam wurde, haben wir aufgehört und den Luftdruck geprüft.



Verarbeitung



Ergonomie



Effizienz



165 mm

89 g

36,95 Euro

[pro-bikegear.com](http://pro-bikegear.com)

## Pro Performance XS

Der Kunststoffgriff dieser Pumpe liegt besser in der Hand, als er vermuten lässt. Der schraubbare Ventilanschluss ist sehr schwergängig und bietet zugleich sehr wenig Griff, das Anschließen am Ventil erfordert gut trainierte Fingerspitzen.

Das Modell lässt sich umschalten, der Mechanismus dafür funktioniert, die Pum-

pe wirkt aber klapprig. In der Hochdruck-Einstellung ist leider viel zu wenig Hub verfügbar, was das Pumpen sehr anstrengend macht.

Nach 200 Hüben waren wir beim Rennradreifen bei 3,5 Bar angekommen und wollten nicht mehr weiter. Beim Standardreifen haben wir es deshalb gar nicht erst versucht.

## Specialized Airtool Flex

Die Pumpe ist gut verarbeitet, hat eine gute Länge, ist aber etwas zu dünn und somit anstrengend zu greifen. Der Ventilanschluss ist schön verarbeitet und lässt sich leicht am Ventil anschrauben.

Sehr nervig ist, dass man beim Pumpen manchmal unabsichtlich den Mecha-

nismus betätigt, der das Gerät in Transportstellung sperrt.

Die Pumpe ist eher für schmale Reifen gebaut: beim Rennradreifen erreichten wir nach 300 Hüben 6,5 Bar und spürten noch Luft nach oben, beim Standardreifen mussten wir bei 2,5 Bar aufgeben.



Verarbeitung



Ergonomie



Effizienz



202 mm

92 g

45 Euro

[specialized.com](http://specialized.com)



## Lezyne Pocket Drive

Die kleinste Pumpe der Testreihe wirkt optisch sehr gut verarbeitet, die gerändelte Oberfläche bietet guten Halt. Leider ist die Pumpe aber einfach zu klein: Man kann sie nicht gut halten, was das Pumpen mühsam macht.

Der Schlauch ist abnehmbar und kann bei Bedarf nachgekauft werden – der Hersteller ist einer der wenigen, die Ersatzteile für ihre Pumpen anbieten. Das Staufach für den Schlauch bleibt im Pumpbetrieb offen und schmerzt nach einer Weile am Handballen.

Gerade mit sehr kleinen Pumpen kommt man viel besser klar, wenn man das Laufrad ausbaut und auf den Boden legt und die Pumpe am Boden abstützt. Durch den geraden Schlauchanschluss am Ende der Pumpe ist das hier aber leider nicht möglich.

Nach 300 Hüben waren wir erschöpft und im Rennradreifen erst 4,5 Bar. Wie die vom Hersteller angegebenen 11 Bar erreicht werden sollen, ist uns ein Rätsel. Auch hier erübrigte sich somit der Test am Standardreifen.

Verarbeitung



Ergonomie



Effizienz



149 mm

75 g

31,95 Euro

[ride.lezyne.com](http://ride.lezyne.com)



## BBB Samurai Alu BMP-50

Durch die umschaltbare Pump-Übersetzung soll dieses Modell auch für Rennrad und Mountainbike geeignet sein. Leider ist der Umschaltmechanismus so ausgeführt, dass man ihn beim Pumpen oft ungewollt betätigt, was sehr lästig ist. Durch den kurzen Griff läuft man ständig Gefahr, sich beim Pumpen den Handballen einzuquetschen.

In der voll ausgezogenen „High-Volume“-Einstellung ist die Pumpe etwas wackelig und wirkt nicht sehr lang-

lebig. Der abschraubbare Ventiladapter lässt sich gut greifen, kann aber leicht verloren gehen.

Nach 150 Hüben waren im Rennradreifen 4 Bar erreicht, und das Pumpen war schon sehr anstrengend. Dieser Druck reicht aus, um aus einer Notsituation zu kommen, mehr aber auch nicht. Beim Standardreifen erreichten wir mit 300 Hüben 2,5 Bar, dann war bei uns die Luft raus.

Verarbeitung



Ergonomie



Effizienz



205 mm

125 g

42,99 Euro

[bbbcycling.com](http://bbbcycling.com)



## Contec Air Support Pocket Pro Gauge

Die Pumpe ist schön ausgeführt, der anschraubbare Schlauch mit Manometer sieht gut aus. Ist der Kolben ganz ausgefahren, wackelt er sehr, was nicht sehr vertrauenserweckend wirkt; er funktioniert aber gut.

Der Griff ist leider auch hier zu kurz ausgeführt – aus Angst, sich einzuquetschen, nimmt man schnell eine schiefe Handposition ein, das kostet Energie. Auch hier schmerzt außerdem das offene Staufach am Griff am Handballen. Die andere

Hand leidet darunter, dass sich die Pumpe stark erhitzt.

Trotz der unangenehmen Handhabung hatten wir nach 160 Hüben schon 6 Bar im Rennradreifen. Beim Standardreifen waren es nach 300 Hüben 3,5 Bar.

Die Druckanzeige erwies sich als ziemlich ungenau und ist deshalb recht sinnlos.

Verarbeitung



Ergonomie



Effizienz



225 mm

128 g

44,95 Euro

[contec-parts.com](http://contec-parts.com)





Verarbeitung



Ergonomie



Effizienz



256 mm

184 g

27,99 Euro

sks-germany.com

## SKS Injex T-Zoom

Fahradpumpen sind das Kerngeschäft der deutschen Firma SKS, dementsprechend gut verarbeitet ist auch dieses Modell. Der Ventilanschluss mit Klemmhebel funktioniert gut, die Dichtgummis sind austauschbar. Der Griff wird durch eine Gummitülle arretiert – unserer Meinung nach die beste, weil problemloseste, unter den getesteten Varianten.

Den Griff kann man in T-Form umklappen. Das wirkt erst mal ganz angenehm, stellt sich in der Praxis aber als anstrengend heraus, weil er sich immer wieder unkontrolliert von selbst zuklappt.

Diese Pumpe bietet als einzige im Test die Möglichkeit, bei ausgebautem Lauf rad den Pumpenkopf am Boden abzustützen. So konnten wir den Rennradreifen mühelos auf 7 Bar aufpumpen, den Standardreifen auf 4,5 Bar. Im eingebauten Reifen ist das Pumpen mangels Schlauch aber um einiges mühsamer – das Ergebnis: 5 Bar im Rennradreifen, 2,5 Bar im Standardreifen.

Nachteilig fällt der Bajonetverschluss des Umschaltmechanismus auf, seine dünnen Kunststoffteile können leicht abbrechen.

Fotos: Hersteller

**● ● Eurobike.com**

- Spektakuläres Rahmenprogramm
- Große Teststrecke
- Die neuesten Modelle

**Erlebe, was dich bewegt**

Die Publikumstage der weltgrößten Fahrrad- und Mobilitätsmesse

**EUROBIKE FESTIVAL DAYS**

Messe Frankfurt  
24.-25. Juni 2023

**vega nova**  
LEBEN IN BEWEGUNG

Farbenfrohe Sandalen & Schuhe

Den Fahrtwind an den Zehen spüren!

Nachhaltige Schuhe & Möbel - 6 x in Österreich  
WIEN: im 5. - Margaretenstr. 82 und im 7. - Westbahnstr. 12

Partner

**brose**

**Call a Bike**



Aktuelles Vegazin zum Download  
[www.veganova.at/vegazin](http://www.veganova.at/vegazin)



## Topeak Racerocket MT

Bei diesem Modell fällt als Erstes der große Durchmesser auf. In Verbindung mit dem Gummiüberzug am Griff bewirkt er, dass die Pumpe sich sehr angenehm und effizient bedienen lässt.

Die Pumpe ist gerade lang genug, dass man sich damit nicht die Hand einquetscht. Der Griff wird mit einer Gummitülle gesperrt, die aber im Vergleich zu der des SKS-Modells etwas lose wirkt. Als einziges der getesteten Modelle hat diese Pumpe einen Ventilschlüssel für Schläverandventile in der Verschlusskappe eingebaut.

Das „MT“ im Namen steht für „Mountainbike“, der Unterschied ist spürbar. Am

Rennradreifen erreichen wir schon nach 70 Hieben die mit dieser Pumpe maximal erreichbaren 5,5 Bar – für ein Rennrad ist das die Untergrenze und eher eine Notlösung. Den Standardreifen konnten wir mit 180 Hieben auf 4 Bar füllen.

Mit dieser Pumpe sind wir näher an den vom Hersteller angegebenen Maximaldruck herangekommen als bei allen anderen Modellen. Für durchschnittlich breite Reifen ist sie sehr gut geeignet, für Rennräder eher nichts.

Verarbeitung



Ergonomie



Effizienz



200 mm  
126 g  
39,95 Euro  
topeak.com



Anzeigen


  
 SERVE THE PURPOSE  
 Pelago  
 BICYCLES  
 HELSINKI HELSINKI

Multipurpose bicycles and accessories for everyday life. In and out of the city.

[PELAGOBICYCLES.COM](http://PELAGOBICYCLES.COM)




  
 gesundes sitzen

STEHEN & SITZEN  
 ONGO WING

Mehr Informationen unter [www.gesundes-sitzen.at](http://www.gesundes-sitzen.at)

# ARGUS Fördernde Mitglieder

## Fahrradshops

### 2Rad-Peter Vesecky

2Rad-Fachbetrieb seit 1919  
Böcklinstraße 64  
1020 Wien  
Tel.: 01/728 93 11  
2rad-pv@gmx.at  
2rad-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  
Leopoldgasse 21  
1020 Wien  
Tel.: 0664/199 02 88  
office@glanzrad.com  
glanzrad.com



### Wien Rad

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



### Starbike

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



### SPORTHaus RIH

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

**Sporthaus RiH**

### 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



### Radpunkt-Clemens Plasser

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



### RADPLATZ

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



### CITYBIKER.AT

Lerchenfelder Straße 13  
1070 Wien  
Tel.: 01/522 19 02  
citybiker.at



### IG-Fahrrad Shop

Neu- und Gebrauchtraderverkauf  
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 Dörtl  
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



### Hitec-Sports Ges.m.b.H

Erfolgreichster Simplon-Händler  
seit 2003  
Rotenberggasse 6  
1130 Wien  
Tel.: 01/879 60 06  
office@hitec-sports.at  
hitec-sports.at



### VERTICAL 2 Rad Helden

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



### Radheim-Fünfhäus

Löhrgasse 3/2  
1150 Wien  
Tel.: 0670/650 09 45  
radheim.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  
Anton-Bosch-Gasse 15  
1210 Wien  
Tel.: 0676 / 612 12 20  
shop@cargobikes.at  
cargobikes.at

### NXT CARGO BIKES

### 2rad-shop GERHARDT GmbH

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



### Bike+More

Ihr Fahrradstore  
Verkauf und Service  
Agavenweg 21  
1220 Wien  
Tel.: 01/734 44 01  
office@bikemore.at  
bikemore.at



### e-Motion e-Bike+Dreirad Welt Wien

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



### Wienerwaldbiker.at

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



### Bikeshop Kreuzer

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



### Brückl

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



**ZUM ROSTIGEN ESEL**  
FAHRRADWERKSTATT &  
LASTENRÄDER  
Museumstraße 22  
4020 Linz  
Tel.: 0732 / 77 49 40  
kontakt@rostigeresel.at  
rostigeresel.at



**Rad & Sport Kiesel GmbH**  
Beratung, Verkauf, Service  
Freistädter Straße 297  
4040 Linz  
Tel.: 0732/750 450  
radsport.kiesel@aon.at  
radsport-kiesel.at



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



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



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

**Clever Cycling**  
Van Raam Spezialfahräder

**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



**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



**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



**ZIMMER FAHRRADTASCHEN**

Schöne Fahrrad-Alltagstaschen  
Gottlieb-Daimler-Str. 14  
68165 Mannheim  
Tel.: +49 621 489 279 63  
mail@zimmer-taschen.de  
zimmer-fahrradtaschen.de



**Impressum**

**DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin**

40. Jahrgang / Heft 2

**Erscheinungsdatum**  
30. Mai 2023

Medieninhaberin  
(Verlegerin) und  
Herausgeberin  
Radlobby ARGUS

**DVR-Nr.:** 0445495  
**ZVR-Zahl:** 265962142

**Sitz**  
Frankenberggasse 11  
1040 Wien

**Vorsitz**  
Andrzej Felczak  
andrzej.felczak@radlobby.at

**Chefredaktion**  
Ruth Eisenreich  
chefredakteurin@drahtesel.  
or.at

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

**Kolumnen**  
Clara „Orca“ Felis  
Reinhold Seidl

**Cover**  
Anna Hazod

**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

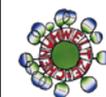
Leserbriefe sind herzlich  
willkommen, allfällige  
Kürzungen können nicht  
ausgeschlossen werden.  
Zur Veröffentlichung ist die  
Angabe des vollen Namens  
und der Postleitzahl  
notwendig. Namentlich ge-  
kennzeichnete Artikel müs-  
sen nicht mit der Meinung  
der **DRAHTESEL**-Redaktion  
übereinstimmen.

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  
Radfahrerverbandes 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



## Am Ende wartet das glitzernde Meer

In fünf Tagen radelt unser Autor von Innsbruck nach La Spezia, bezwingt anstrengende Aufstiege, genießt atemberaubende Ausblicke und Abfahrten – und fragt sich: Warum haben wir keine solche autofreie Infrastruktur?



Vom Mendelpass aus führt die Strecke hinunter zum Fluss Noce und weiter durch Wiesen und Wälder.

Drahtesel 2 / 2023 – 38

REISEBERICHT: *Chris Cummins*

**W**aren wir zu optimistisch, als wir unsere Bikepackingtour „Fahrt in den Frühling“ nannten? Innsbruck empfängt uns Ende April mit strömendem Regen. Wir, das sind 13 Männer, die meisten nicht mehr besonders fit, schlank oder jung. Einer davon – ich – kann nicht einmal seine Taschen ordentlich packen und kaum ohne Hilfe einen Patschen flicken.

Unser Weg wird uns in fünf Tagen knapp 700 Kilometer weit hauptsächlich auf Radwegen und Nebenstraßen durch fünf italienische Regionen führen und uns einen unbezahlbaren Einblick in die kulturelle, landschaftliche und gastronomische Vielfalt von Bella Italia geben. Am Ende werden wir am Strand von La Spezia in der Region Ligurien sitzen und Prosecco trinken – doch noch ein bisschen Frühling also.

Geplant hat unsere Route ein in Südtirol aufgewachsener Mitfahrer. Er wollte uns die Landschaften seiner Jugend zeigen. Wo immer möglich,

wollte er Verkehr vermeiden, und dann musste er es noch zwölf Leuten recht machen: Manche wollen nicht zu viel Schotter, andere nicht zu viele Hügel.

So hatte er in der App „Komoot“ einen rudimentären Plan erstellt und sich dann mit Google Street View genauer umgesehen, bevor er Umwege zu interessanten Orten und kleinen, freundlichen Gasthäusern einfügte. Dabei war wichtig, dass wir im selben Gebäude schlafen und essen können – leichtes Gepäck bedeutet auch, in Fahrradschuhen zum Abendessen zu gehen.

### Nach der Grenze ist alles anders

Dass ich Thermounterwäsche, Regenjacke und Sonnencreme mithabe, hat sich gelohnt. Allerdings hätte ich vor der Tour nicht nur meine Beine, sondern auch das Packen trainieren sollen. Meine erste Bikepackingtour letztes Jahr habe ich mit billigen Taschen aus dem Internet absolviert. Aber bald wendelte meine Satteltasche, die sogenann-

te Arschrakete, wie ein Hundeschwanz hin und her, und auch die Vordertasche hing schief und wackelte. Diesmal habe ich mir also ziemlich teure Taschen von der nordenglischen Firma Restrap zugelegt. Die wären großartig – wenn ich mir rechtzeitig die Mühe gemacht hätte, das sechsinminütige Anleitungsvideo anzusehen. Also leide ich auf der Fahrt durch Italien erst recht wieder unter meiner schlappen Satteltasche.

Die Straße von Innsbruck Richtung Brennerpass kenne ich von der Indoor-Trainingsapp Zwift. Allerdings gibt es dort keine Autos. Ohnehin schon durchnässt und auch noch bergauf im Stau, will ich unsere „Frühlingsfahrt“ schon auf den ersten Kilometern fast aufgeben. Das soll Urlaub sein?! Doch nach 20 Minuten erreichen wir die Nebenstraßen und Schotterwege oberhalb von Patsch, und die Wolken wirbeln spielerisch um die Stubaitalgipfel.

Unser Optimismus kehrt allmählich zurück, und nach unserem ersten italienischen Kaffee an der Grenze sieht

Kurz vor La Spezia wird die „Fahrt in den Frühling“ ihrem Namen nach fünf teils verregneten Tagen doch noch gerecht.



Wenige Stunden zuvor hat der Autor auf der Fahrt durch die verregnete Toskana noch unter vier Schichten Kleidung gefroren.





In strömendem Regen geht es am ersten Tag Richtung Brenner. An Tag 2 gönnt sich die Reisegruppe nach dem schweißtreibenden Aufstieg auf den Mendelpass erst mal ein Eis.



alles plötzlich wunderbar aus: Südtirol scheint wetter- und infrastrukturmäßig gesegnet. Es hat aufgehört zu regnen, und auf einmal liegt ein baulich getrennter Radweg vor uns, der sich einladend, sicher und eben durch die Wiesen der Berglandschaft schlängelt. Über 100 Kilometer Freiheit bis nach Bozen. Warum können wir diese Infrastruktur nicht auch in Nordtirol haben?

„Baue, und sie werden kommen“ ist das Motto vieler Fahrradinfrastruktur-Fachleute. Südtirol ist ein Musterbeispiel dafür. Von Brixen über Klausen, wo wir übernachteten, bis nach Bozen fahren wir stundenlang auf gut markierten, stressfreien Radwegen. Wir sausen durch Fahrrad-Tunnel, die mich vor Freude laut jaulen lassen. Wir treffen Rennrad- und E-Bike-Fahrer\*innen, Mountainbiker\*innen und Familien mit Kindern.

In Tirol muss man sich natürlich irgendwann aus dem Tal rausbewegen. Bei uns ist es an Tag 2 soweit. Von Klausen führt ein Radweg bergauf über Bozen nach Eppan. An den Hängen blühen Apfelbäume, von der Frühlingssonne beleuchtet. Am späten Vormittag

folgt der Aufstieg auf den Mendelpass – 13 weitgehend autofreie Kilometer, die sich nicht allzu steil Richtung Süden hinaufschlängeln. Mit der richtigen Übersetzung am Rad kann man sich langsam im Sitzen hinaufretten und den atemberaubenden Ausblick über den schimmernden Kalterer See, die Weinberge des Überetsch und die herrlichen Dolomiten genießen. Unten spenden dichte Wälder willkommenen Schatten, weiter oben geht es an nackten Felswänden, Steinschlagnetzen und Betonstützen vorbei. Dafür gönnen wir uns nach dem Schwitzen ein Eis.

### Kühle Wälder, rauschender Fluss

Jenseits des Mendelpasses, in Trentino, erwarten uns eine atemberaubende Abfahrt zwischen rotgedeckten Dörfern und Apfelplantagen hinunter zum Fluss Noce und ein hügeliger, 35 Kilometer langer Radweg durch Wiesen und kühle Wälder. Von rauschenden Fluss her tönen die Freudenschreie von Kanubegeisterten, die dort durch die Stromschnellen spritzen. Ich esse bei jeder Gelegenheit Powerbars, weil

ich weiß, was kommt: ein großer, bewaldeter Anstieg hinauf zum Nobelskiort Madonna di Campiglio.

Eine Sache, die ich an Radtouren besonders liebe, sind die kleinen Gasthäuser abseits der ausgetretenen Pfade. In Spiazzo übernachteten wir in einem Familienbetrieb, wo ein paar alte Männer an der Bar Fußball schauen.

Am nächsten Tag, dem dritten unserer Tour, sehen wir Angler\*innen am Fluss Chiese, während uns der kurvige Radweg steil bergab ins Tal führt. Für die vielen holprigen Abschnitte wäre mein Gravelbike vielleicht die robustere Wahl gewesen als das Rennrad.

Die Geschichte wiegt schwer in dieser Region. Wir passieren ehemalige Stellungen aus dem Ersten Weltkrieg, viele Dörfer im Trentino gedenken der verlorenen jungen Männer. Wo sich die Chiese verbreitert, fahren wir an Industrieruinen und verlassenen Eisenbahnliesen vorbei.

An den Hängen oberhalb des Gardasees führen herrliche, kurvenreiche Schotterwege entlang, die für einen ordentlichen Adrenalin-Einschuss sorgen. Am Ufer selbst müssen wir uns

Fotos: Andreas Pitsch, Stefan Lachinger

Anzeigen

*Traumhaft  
schöner Radurlaub!*  
PERFEKT ORGANISIERTE RADREISEN  
IN GANZ EUROPA.

**Jetzt Katalog  
bestellen!**

**EUROBIKE**  
RADPASS IN EUROPA

Gratis-Infoline: 0800 0706333  
[www.eurobike.at](http://www.eurobike.at)

**Jetzt: DRAHTESEL-Abo  
schenken**

[drahtesel.or.at/](http://drahtesel.or.at/)  
geschenkabo



Das letzte Teilstück der Strecke führt durch Ligurien und bietet traumhafte Ausblicke aufs Meer.



dann aber durch ziemlich unangenehmen Urlaubsverkehr durchquälen. Es ist daher eine Erleichterung, als wir den autofreien Radweg entlang des Flusses Mincio erreichen. Der Weg, teils Schotter, teils Asphalt, wird von Pappeln und Zypressen beschattet und führt am Schloss von Monzambano und an alten Mühlen vorbei.

Am Pozzolo-Maglio-Kanal bietet uns ein neu asphaltierter, schnurgerader Radweg Gelegenheit für ein Mannschaftszeitfahren. Nach 20 Kilometern ohne Kurve und mit heftigem Gegenwind verliert diese Etappe allerdings irgendwann ihren Reiz, und ich bin froh, als wir in die Stadt Mantova einrollen, wo der Dichter Virgil geboren wurde und der Tiroler Widerstandskämpfer Andreas Hofer inhaftiert war.

### Ein Ritt durch den Pappelschnee

Der vierte Tag führt uns durch die flache Landschaft des Po-Flussbeckens. Manche finden diese Gegend eintönig, aber ich werde von ihrer Magie verführt. Südlich von Mantova rasen wir mit Rückenwind an Getreidefeldern vorbei, dann folgen gedrungene Bauernhäuser entlang dünner Kanäle. Von den Pappelplantagen nahe dem Fluss weht Flaum zu uns herüber, als würden wir durch Frühlingsschnee reiten.

In Boretto am Ufer des Po halten wir am Denkmal für Alfonsina Strada. Die Radpionierin nahm 1924 am Giro d'Italia teil, die Organisatoren hatten sie für einen Mann gehalten. Sie gewann 36 Rennen gegen Männer und bekam den Spitznamen „Teufel im Kleid“.

90 Kilometer weit cruisen wir mühelos durch die Landschaft. Aber gerade, als wir die blumenübersäten Ausläufer des Apennins erreichen und beginnen, uns 1.200 Höhenmeter bergauf zu kämpfen, trifft uns ein heftiger Regensturm. Durch das Herz des Na-

tionalparks Toskanisch-Emilianischer Apennin radeln wir inmitten einer regelrechten Sintflut. Blicke durch den Nebel lassen erahnen, dass diese abgelegene Region ohne Regen traumhaft gewesen wäre. Dörfchen sitzen wie kleine Nester in den bewaldeten Hängen. Aber ich bin nass, es ist kalt, die Straße ist rutschig, und so fühlt sich der kurvenreiche, steile Abstieg zum Dorf Collagna eher wie ein Albtraum an.

### Zum Abschluss ein bisschen Marmor

Bei unserer Ankunft im Hotel Locanda Il Gigante stürmen die Mitarbeitenden mit Handtüchern aus der Bar. Die Wirtin dreht die Heizung aufs Maximum und beschwert sich nicht darüber, wie wir durch die Korridore tropfen. Das Abendessen schmeckt so köstlich, dass mir der Gedanke kommt, ich sei bei der eiskalten Abfahrt gestürzt und im Himmel gelandet.

Der letzte Tag beginnt wieder nass und kalt, aber nach drei Stunden und einer haarsträubenden Abfahrt wird unsere Fahrt in den Frühling ihrem Namen doch nochmal gerecht: unter klarem, blauem Himmel genießen wir die Aussicht auf das glitzernde Ligurische Meer. Oben habe ich unter vier Schichten Kleidung gefroren, jetzt schwitze ich in einem dünnen Radtrikot.

Zum Schluss noch ein letzter großer Anstieg, um die Marmorminen von Carrara zu sehen, die die italienische Architektur seit der Römerzeit glänzen lassen, und eine geschwungene Genussfahrt über eine Klippenstraße mit überraschend wenig Verkehr, durch farbenfrohe Dörfer, die zu den Buchten Liguriens hin abfallen. In La Spezia angekommen, erholen wir uns die nächsten 24 Stunden an der Küste, essen Fisch und stoßen mit Weißwein und Prosecco auf unsere Fahrt an, bevor uns der Nachtzug zurück nach Wien bringt.



Drei Tage geschafft, zwei stehen noch bevor: Der Autor entspannt in Mantova.

# Ein Wochenende im Bilderbuch-Voralpenland

Eine Rundtour durch das hügelige Mostviertel führt nicht nur an bunten Feldern und burgengleichen Vierkanthöfen vorbei und durch Alleen voller Obstbäume, sondern auch zum Ursprung Österreichs und ins Freiluft-Theater.



## Mostviertel-Runde

Start/Ende: Bahnhof Amstetten  
 Tag 1: 58 km, 320 Höhenmeter  
 Tag 2: 55 km, 255 Höhenmeter

## Einkehr-Empfehlungen

- Relax Resort Kothmühle, Neuhofen an der Ybbs: Mostviertler Spezialitäten und internationale Spitzenküche, auch vegan.
- Mostviertlerwirt Ott, Seitenstetten: Hausmannskost und Burger, auch vegan, Gastgarten mit schönem Blick aufs Stift.
- Haders Wirtshaus, Holzschachen: Fisch und Risotto; Gemüse und Kräuter stammen aus dem eigenen Garten. Von Grün umgebener Schanigarten.
- Gasthof Mitter, Haag: Bürgerliche Haubenküche in gemütlicher Atmosphäre in einem über 500 Jahre alten Haus.
- Donautreff Binder, Wallsee: Schnitzelgerichte, auch vegetarische; Blick auf den Yachthafen und das Schloss Wallsee.

## E-Bike-Ladestationen

- Relax Resort Kothmühle
- Benediktinerstift Seitenstetten
- Haders Wirtshaus
- MostBirnHaus

TOUREN-EMPFEHLUNG: *Matthias Pintner*

**S**chweißtreibende Anstiege werden mit Fernblicken bis zum Ötscher und mit gespanntem Abrollen durch Obstbaumalleen belohnt, geschichtlich und kulturell Interessierte kommen ebenso auf ihre Rechnung wie Feinschmecker\*innen: Diese 110-Kilometer-Runde durch das Mostviertel ist für Wiener\*innen mit dem Zug in gut einer Stunde erreichbar und somit ein ideales Wochenend-Programm.

Die Route ist durchgängig asphaltiert und überwiegend auf autofreien Güterwegen angelegt. Auf ihren zahlreichen Anstiegen sind trainierte Wadeln gefragt; wer mehr genießen und sich weniger anstrengen möchte, kommt am besten mit E-Bike. Wegen mehreren Abschnitten auf stärker befahrenen Straßen ohne Radwege und wegen ungeschützter Kreuzungen ist die Tour für Kinder weniger geeignet.

## Tag 1: Flussvögel und bunte Felder

Vom Bahnhof Amstetten aus fahren wir am Graben 200 Meter nach links und biegen vor dem Kreisverkehr links in die Gschirnbachpassage ein. Ab hier folgen wir der Radroutenbeschilderung „Most-Radroute“ mit der roten Linie und der roten Birne zuerst Richtung Euratsfeld, dann Richtung Neuhofen

an der Ybbs und Haag. Manche Wegweiser sind allerdings verdeckt oder unklar, darunter der, der uns noch in Amstetten von der Stadionstraße nach links in die Stadthallenstraße schicken sollte. Wir überqueren die Ybbs und radeln dann entlang wenig befahrener Zufahrtsstraßen den renaturierten Flusslauf entlang, wo wir vielleicht einen Flussuferläufer oder einen Eisvogel entdecken können. In der zweiten Ebene, die hier kaum als Ybbstal wahrnehmbar ist, geht es im Sommer an Mais- und Sonnenblumen- sowie blauviolett leuchtenden Büschelschön-Feldern vorbei, im Herbst leuchten Topinambur-Felder sonnig gelb.

Aus der Ebene steigt der Weg in Richtung Euratsfeld an. Auf einem Radweg entlang der Hauptstraße fahren wir in den Ort. Nach einem kurzen Stück auf der Hauptstraße zweigen wir in eine Seitenstraße ab. Nach dem Haus Griesenberg 7 biegen wir nach links ab, der Wegweiser ist hinter üppigen Pflanzen versteckt.

Nun sind wir mitten im Bilderbuch-Voralpenland. Im Frühling blühen die Apfel- und Mostbirnbäume, im Spätsommer können wir Äpfel und Birnen vom Boden klauben. Vor mächtigen Vierkanthöfen in allen Farben von Schönbrunner Gelb bis hin zu knalligem Lila gackern Hühner und blöken



Schafe; auf mancher Wand prangt ein Landleben-Sgraffito.

Ein empfehlenswerter Zwischenstopp ist das Ostarrichi-Museum in Neuhofen an der Ybbs. Dort ist eine Kopie des Dokuments ausgestellt, in dem am 1. November 996 zum ersten Mal der Name „Ostarrichi“, also „Österreich“, erwähnt wurde. Die Ausstellung erklärt, unter anderem auf Touchscreen-Monitoren, die Geschichte Österreichs von damals bis zum EU-Beitritt.

Nachdem wir abermals die Ybbs überquert haben, kommen wir bald zum Benediktinerstift Seitenstetten und können die Stiftskirche, die Stiftsgalerie und den sehenswerten historischen Hofgarten mit Magnolienwiese, Kräutergarten und Obsthain besichtigen. Im Klostergarten wurden vor 400 Jahren die ersten Erdäpfel Österreichs angebaut, ein Buch in der Stiftsbibliothek enthält eines der ersten Rezepte für Erdäpfelsalat.

In Holzschachen ist wieder einmal die Beschilderung uneindeutig: Wir müssen rechts am Wegweiser vorbei und geradeaus weiterfahren.

Als Übernachtungsort ist die Stadt Haag zu empfehlen, wo mehrere Gast- und Bauernhöfe Zimmer anbieten. Hier können wir den Tierpark Haag im ehemaligen Park des Schlosses Salaberg besuchen, wo es unter anderem Löwen

und Pumas zu sehen gibt. Abends werden im Juli und August beim Theatersommer Haag unter freiem Himmel am Hauptplatz österreichische und internationale Klassiker gespielt.

## Tag 2: Most und Kirchenfenster

Von Haag geht es am nächsten Tag weiter nach St. Valentin, mehr als die Hälfte unserer Tour ist jetzt geschafft. Ein Halt bei der spätgotischen Pfarrkirche St. Valentin lohnt sich: Hier gibt es eine römische Grabstele zu sehen, und bei Sonnenschein leuchten die Glasmalereien im Chor und im Langhaus.

Ab Erla rollen wir 25 Kilometer weit eben dahin. Von Au bis Ardagger Markt verläuft unsere Route entlang des Donauradwegs, zuerst am Dammweg neben der Donau, dann ab Wallsee auf hervorragenden Wegen an Feldern und Wiesen entlang, durchgängig getrennt vom Autoverkehr.

Von Ardagger Markt führt ein saftiger Anstieg auf einem Radweg entlang der Landesstraße nach Ardagger Stift, wo wir im MostBirnHaus Mostviertler Spezialitäten verkosten und viel über das Leben der Birne, von der Blüte bis zum fertigen Produkt, lernen können. Zehn Kilometer sind es von hier dann noch bis zu unserem Ausgangs- und Endpunkt, dem Bahnhof Amstetten.

Auf durchgängig asphaltierten Wegen führt die Tour durch Obstbaum-Alleen und die renaturierte Ybbs entlang – den Gänsen begegnete unser Autor nahe Euratsfeld. Immer wieder bieten sich schöne Ausblicke in Richtung Ötscherland.

Eine ausführlichere Beschreibung dieser Tour und vieler weiterer findet sich in Matthias Pintners Buch „Radvergnügen in und um Wien“, Kompass Verlag 2022.



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



## **Orcas Kettenbriefe**

### **Das Problem mit der blauen Linie**

Wer einen Stadtplan lesen kann, findet nicht nur die gesuchte Straße, sondern lernt gleichzeitig die Umgebung kennen. Wer immer wieder darin blättert, kriegt bald ein Gefühl dafür, wo sich welche Straßen, Gassen und Plätze befinden.

Wer hingegen immer nur der blauen Linie auf dem Handy folgt, verpasst etwas. Nicht nur die Straßenzüge mit ihren unterschiedlichen Fassaden, sondern auch all die besonderen kleinen Dinge am Straßenrand.

Das muss nicht immer etwas Pom-pöses sein, es kann auch einfach ein Hauseingang sein, ein Graffito, ein Baum, der ins Auge sticht und leicht wiederzuerkennen ist. Ein Orientierungspunkt, von dem aus man weiß, von hier sind es nur soundso viele Meter bis nach Hause, in die Arbeit, zu Freund\*innen.

Ich habe Angst, dass uns diese Fähigkeit der Orientierung, das Wahrnehmen dessen, was um uns herum passiert, verloren geht. Das Handy und die Karten darauf sind allzu schnell bei der Hand, es ist ja auch so einfach: Blauer Punkt, hier sind wir. Blaue Linie, wenn wir ihr folgen, kommen wir ans Ziel.

Wenn wir ständig auf das Handy schauen und uns immer angezeigt wird, wo wir uns befinden, bemerken wir nicht, was um uns herum passiert. Die blaue Linie bringt uns zwar ans Ziel, aber die Stadt und unsere Umgebung lernen wir so nicht kennen. Wir bemerken nicht die kleinen Dinge am Straßenrand, die Schriftzüge an der Wand, merken uns nicht, welche Straßenzüge wo aufeinandertreffen.

Vielleicht täusche ich mich. Vielleicht gibt es noch die Leute, die einen tatsächlichen Stadtplan verwenden, aber ich befürchte, es werden immer weniger.

Immer weniger Menschen, die aufmerksam um sich schauen und die Schönheit des Alltäglichen erkennen. Ich jedenfalls weiß von dieser besonderen Hauswand hier genau, wie lange ich noch zu dir brauche.

Anzeige

Ihr Spezialist für  
**BROMPTON**  
und  
Reiseräder  
in Wien

**Coloperative**  
FAHRRAD

[www.fahrrad.co.at](http://www.fahrrad.co.at)  
Gumpendorferstraße 111, 1060 Wien

© Kondalikes

# Termine

## Radlobby Jour Fixes & Arbeitstreffen

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

radlobby.at

## Radfahrtrainings für Kinder

April - November, immer Sa.-So. Radmotorikpark Kaisermühlen, Radübungsplatz Naschmarkt, Radspielplatz Seestadt

In den offenen Trainings unterstützen Radfahrtrainer\*innen Kinder beim Üben, kostenlos und ohne Voranmeldung. Auch kostenlose Leihräder und -helme stehen zur Verfügung.

Infos: fahrradwien.at/gratis-radfahrtrainings-fuer-kinder/

## Webinarserie „So geht Radverkehr 2023“

5. Juni, 25. September, 10. Oktober & 14. November

Kostenlose Webinare der Radkompetenz Österreich bereiten aktuelle Themen für Gemeinden und Interessierte auf.

radkompetenz.at

## Radreparaturkurse

Ab Di., 6. Juni, 17 Uhr  
Lenkerbande/Die Absteige,  
Ybbsstraße 26, 1020 Wien

Die Lenkerbande und die Radlobby Wien veranstalten Reparaturkurse für Einsteiger\*innen und Fortgeschrittene. Alle Infos und weitere Termine:

radlobby.at/reparaturkurse

## Critical Mass

Fr., 16. Juni, 17.00 Uhr  
Schwarzenbergplatz, 1030 Wien

Die Radausfahrt für eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums findet im Juni traditionellerweise als Naked Bike Ride statt, um auf die Verletzlichkeit der Radfahrenden hinzuweisen. Alle Termine österreichweit:

criticalmass.at

## In Velo Veritas

Sa.-So., 17. & 18. Juni  
2130 Mistelbach

Die klassische Rundfahrt führt in ihrer elften Ausgabe nach Mistelbach. Wieder können 70, 140 oder 210 Kilometer durchs Weinviertel geradelt werden.

inveloveritas.at

## Bicibus Fahrten in Hietzing und Döbling

Fr., 23. Juni 2023

Bei den letzten Bicibus-Schulfahrten in Döbling und Hietzing waren bis zu 70 Kinder dabei. Alle Infos und Treffpunkte:

radlobby.at/bicibus

## Radlobby ARGUS Wien – Generalversammlung 2023

Fr., 30. Juni, 18 Uhr  
Amerlinghaus, Stiftgasse 8,  
1070 Wien

Die Radlobby-ARGUS-Generalversammlung ist für alle Mitglieder offen. Alle Infos und die Tagesordnung:

radlobby.at/argus/gv2023

## Radeln For Future

Fr., 7. Juli, 4. August,  
1. September, 17 Uhr  
Votivpark, 1090 Wien

Die Raddemo findet an jedem ersten Freitag im Monat statt. Im Juli geht es als „Holiday Bike Ride“ nach Floridsdorf, im August nach Hietzing und Penzing, im September nach Döbling und in die Brigittenau.

radelnforfuture.at

## 14. Österreichischer Radgipfel in Hohenems

Mo. - Di., 11.-12. September  
Hohenems

Bei der jährlichen Fachkonferenz tauschen sich Planer\*innen, Entscheidungsträger\*innen und Interessierte zu aktuellen Forschungsergebnissen und Entwicklungen aus. Heuriges Motto: „Ghörige Radkultur“.

radgipfel2023.at

Termine vorbehaltlich eventueller Änderungen – bitte online abklären.

Anzeige

# Radwandern entlang der Ungarischen Donau

## Bratislava - Budapest - Mohacs

2024 Serbische Donau  
2025 Bulgarische Donau  
2026 Rumänien und Delta

### Ungarisches Donauknie Győr - Esztergom - Budapest

- \* inkl. Busfahrt lt. Programm
- \* Rad- und Gepäcktransport
- \* 1 x Halbpension \*\*/\* Hotels
- \* 2 x Nächtigung/Frühstück
- \* detaillierte Tourinfos + Pläne
- \* geführte Radtour

Termin: 27.07.2023 - 30.07.2023  
Preis..... € 599,00

### Ungarische Donau Budapest - Kalocsa - Mohacs

- \* inkl. Busfahrt lt. Programm
- \* Rad- und Gepäcktransport
- \* 3 x Halbpension \*\*/\* Hotels
- \* Pusztaprogramm
- \* geführte Radtour
- \* detaillierte Tourinfos + Pläne

Termin: 31.07.2023 - 03.08.2023  
Preis..... € 595,00

www.elitetours.at

Eine große Auswahl an Tagestouren ab Wien unter [www.elitetours.at](http://www.elitetours.at)

## ELITE TOURS

Radreiseveranstalter

1010 Wien, Operngasse 4  
01 513 22 25 | [travel@elitetours.at](mailto:travel@elitetours.at)



A

**Kompass Salzburg & Salzkammergut**

21 1/2 Radtouren, Feierabend-Rides und Wochenend-Bikeaways führen durchs Salzkammergut und das Salzburger Seenland, das Berchtesgadener Land und den Rupertiwinkel: zu Bädeseen und Almen, entlang der schönsten Flüsse oder auf die Spuren der Holzdrift. Mit herausnehmbarer Karte, App und GPX-Download.

Gesehen  
**im Buchhandel**  
um 19,95 Euro  
[shop.kompass.de](http://shop.kompass.de)

B

**F713 Knight Rider**

Eine Freitag-Tasche aus LKW-Planen nach Wahl. Tragbar um die Hüfte oder „crossbody“, passt auch in den Fahrradrahmen, erweiterbar für größere Ladungen, wahlweise mit Freitag-Logo oder dem Speziallogo „My F-Ault“.

Gesehen  
**im Freitag Store**  
und online  
um 255 Euro  
[f-cut.ch](http://f-cut.ch)

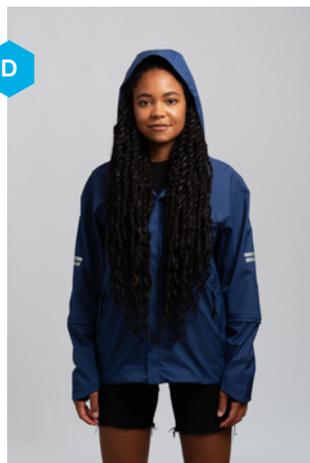
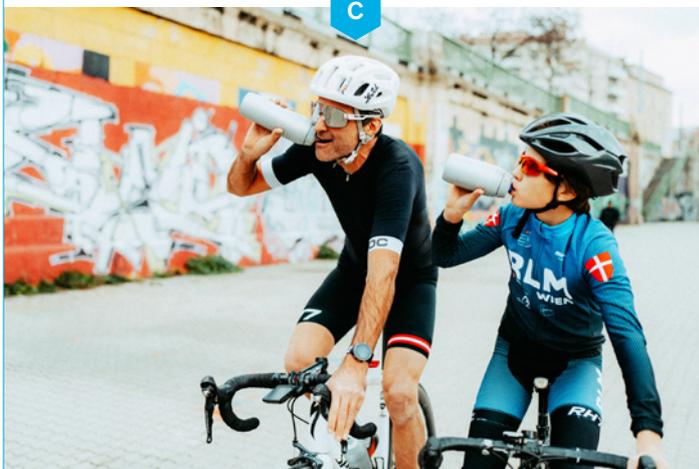
C

**Keego 500**

Die 500-ml-Flasche mit einem Kern aus reinem Titan wiegt nur 72 Gramm, soll handlich, elastisch und langlebig sein und das Getränk frei von Mikroplastik und anderen Giftstoffen halten.

Gesehen  
**online**  
um 34,90 Euro  
[keego.at](http://keego.at)

# Das DRAHTESEL Schaufenster



D

**The Cyclist\* Radjacke**

Eine Jacke aus recyceltem Polyester, ausgerüstet mit einer klimaneutralen Membran von Sympatex, die das Produkt atmungsaktiv und wasserresistent macht. Der Schnitt dieser Unisex-Jacke ermöglicht es, bei Regenwetter den Rückensaum zu verlängern.

Gesehen  
**online und im Fachhandel**  
um 219 Euro  
[montreet.net](http://montreet.net)

E

**Adidas Eyewear SP0074**

Die Glas-Krümmung dieser Shield-Sonnenbrille und das Belüftungssystem am oberen Brillenrand sollen für ein extra großes, beschlagfreies Sichtfeld sorgen. Verstellbare Nasenpads und Bügelenden mit rutschfesten Kontaktpunkten sollen bei jeder Gesichtsform einen optimalen Sitz garantieren.

Gesehen  
**online und im Fachhandel**  
um 149 Euro  
[adidaseyewear.com](http://adidaseyewear.com)

F

**SQLab 602 Ergolux Active 2.1**

Die Technologie dieses Sattels soll eine physiologische Mitbewegung des Beckens ermöglichen, was Bandscheiben und Facettengelenke entlasten soll. Insbesondere die Mobilisierung der Bandscheiben sei deutlich spürbar, verspricht der Hersteller. Die Bewegung lässt sich mittels blauem Hebel in zwei Stufen einstellen.

Gesehen  
**online und im Fachhandel**  
um 129,95 Euro  
[sq-lab.com](http://sq-lab.com)

# ARGUS Shop

Beratung | Reparatur | Service

KTM Trekking-Rad Life Tour  
Statt 1.949 € nur 1.599 €  
für Radlobby-Mitglieder 1.499 €

Super  
Angebot



2 in 1



Fahrradrucksack und Fahrradtasche  
Ortlieb Vario PS 169 €  
für Radlobby-Mitglieder -10 %

BBF Trekking 2.0  
statt 559 € nur 499 €



Aktion



Force Look  
Sommerhandschuhe  
10 €

GinkGo Cargo Bike schon ab 3.590 €  
Transportrad Made in EU



Der Rahmen kommt  
aus Schweden, das Trans-  
portrad kann nach Wunsch  
aufgebaut werden. Oder Sie  
bestellen den Rahmen zum  
Selbstaufbau.

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](mailto: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.

woom®



Langeweile?

OFF

Abenteuer ON. Mit dem ultraleichten Mountainbike von woom.  
Jetzt mit neuen Features und neuer Farbe!

woom.com/OFF