

**Darf ich das?**

Acht Alltagssituationen  
und die Rechtslage dazu

Seite 18

**Freak Bikes & Alleycats**

Einblicke in die Szene  
der Radbot\*innen

Seite 28

**Zusammengeklappt**

Aktuelle Falträder  
im Praxistest

Seite 36

**Der nahe Osten**

Eine Tour durch Ungarn,  
Rumänien und Serbien

Seite 40

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

# Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



## Das große Warten

Warum Radfahrende an Ampeln  
so oft Rot sehen – und wie die  
Politik das ändern kann

ARGUS

radlobby



# Deine Stadt Dein Weg

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

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

**Alle Infos sowie kostenfreie  
Bestellung für Pädagog:innen:**  
[www.deinestadtdeinweg.at](http://www.deinestadtdeinweg.at)



Mobilitäts  
paket

**Jetzt kostenlos  
bestellen!**

# Liebe Leserin, lieber Leser!

## Editorial

Vor einiger Zeit hat sich eine Bekannte bei mir beklagt: Es gebe da diese Stelle, wo alle Radfahrer\*innen mit Vollgas durchzischen und es für Fußgänger\*innen kaum möglich sei, den Radweg zu queren. Warum dort denn immer alle so rasen müssten?

Ich kannte die Stelle und musste mich schuldig bekennen. So sehr ich mich um einen rücksichtsvollen Fahrstil bemühe, so oft und gern ich Fußgänger\*innen auch da den Vortritt lasse, wo ich Vorfahrt hätte: an der Stelle, von der sie sprach, rase auch ich.

Warum? Weil Radfahrende dort, um 300 Meter geradeaus zu fahren, ganze acht teils gegengleich geschaltete Ampeln queren müssen (für Autos gibt es vier und eine Grüne Welle) und ich weiß, dass ich nur dann zumindest über Ampeln 4 bis 7 ohne lange Wartezeit drüberkomme, wenn ich in die Pedale trete.

Es ist einer von unzähligen Orten, an denen man spürt, dass die Ampel(schaltung)en in unseren Städten vor allem auf einen flüssigen Autoverkehr hin konzipiert sind. Dass Ampeln den Autoverkehr bevorzugen, ist aber kein Naturgesetz. Wie Politik und Behörden sie rad- und fußverkehrsfreundlicher machen können, lesen Sie in unserer Titelgeschichte.

Für die wollten wir uns eigentlich auch vom Ampelkoordinator der Stadt Wien, Gernot Lenz, erklären lassen, welche Kriterien und Prioritäten die Stadt bei Ampel-Entscheidungen ansetzt und welche Überlegungen hinter jenen Ampelschaltungen

stecken, die viele Radfahrer\*innen als sinnlose Benachteiligung wahrnehmen. Die gebe es ja „oft aus einem Grund und nicht, weil die bei der Stadt doof sind oder Radfahrende nicht mögen“, hatte seine oberste Vorgesetzte, Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ), immerhin 2022 im DRAHTESEL-Interview erklärt.

Aber Lenz sagte das vereinbarte Gespräch kurzfristig „aus terminlichen Gründen“ ab. Auch ein Ersatztermin sei nicht möglich, schrieb sein Mitarbeiter, wir mögen stattdessen schriftliche Fragen schicken. Den Erhalt der schriftlichen Anfrage bestätigte Lenz – eine Antwort schickte er bis Redaktionsschluss eine Woche nach Ende der darin genannten Frist nicht. Der Text musste also ohne seine Antwort auskommen.

Für das Infrastruktur-Ressort haben die Radverkehrs-Experten Andrzej Felczak und Roland Romano, Art Directorin Anna Hazod und ich diesmal unzählige Mails voller Skizzen und Paragraphen ausgetauscht. Wir schildern dort acht Situationen im Straßenverkehr und erklären, welche Regeln dort zum Tragen kommen.

Im Ressort Lebensstil nimmt Clara Felis Sie mit zu einer Radperformance. Für das Ressort Produkte & Technik haben Razvan Matei, Benjamin Stagl und Andreas Voit Falträder getestet, und im Reisetil geht es diesmal nach Ungarn.

Viel Freude beim Lesen  
und gute Fahrt!



**Ruth Eisenreich**  
Chefredakteurin

## Autor\*innen in diesem Heft



### **Gudrun Schöllhammer und Ulrich Kiermayr**

bloggen seit fünf Jahren über ihre Radreisen, bei denen eine Häkelkatze sie als Maskottchen begleitet. In diesem Heft beschreiben sie ab Seite 40 eine Reise in den Südosten, die nicht ganz so lief wie geplant.



### **Florian Scheible**

ist nicht nur Fotograf, sondern auch Exenger. Was das bedeutet, lesen Sie ab Seite 28 in einer Reportage über die Radbot\*innen-Community, zu der Scheible die Idee hatte und die er auch gleich selbst fotografiert hat.



### **Nico Knappe**

hingegen wusste nichts über die Szene, die er ab Seite 28 beschreibt, bis ihm Scheible davon erzählte. Ihre „Nicht nachdenken, einfach machen“-Einstellung gefiel dem freien Journalisten, die damit einhergehende Freude am Risiko erschreckte ihn eher.

# Inhalt



## Politik

- 12 Ampel, aber fahrradfreundlich**  
Deutsche Städte experimentieren mit neuen Lösungen



## Community

- 15 Gemeinsam Radfahren**  
Im „Wold“ und nostalgisch beschwingt



## Infrastruktur

- 17 Mit wenig Asphalt viel bewirkt**  
Ein Vorzeigeprojekt in Hollabrunn
- 18 Verkehrsregeln für Fortgeschrittene**  
Acht Fragen und Antworten
- 22 Plus / Minus**  
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand



## Lebensstil

- 27 Der Radschlag**  
Expert\*innen beantworten Fragen aus dem Fahrrad-Alltag
- 28 Unter Boten**  
Was Radkurier\*innen in ihrer Freizeit machen
- 31 Drahteselchen**  
Die Seite für kleine Radler\*innen
- 32 Mit dem Soundbike in die Nacht**  
Eine Künstlerin lässt Radfahrende ihre Straßen anders sehen
- 34 Bücher**  
Lesestoff für Velophile



## Produkte & Technik

- 36 Fahren, Falten, Tragen**  
Vier Klappräder im Test



## Tour & Reise

- 39 EuroVelo**  
Wie die österreichischen Routen (noch) besser werden sollen
- 40 Es lebe der Plan B**  
Drei Wochen durch Ungarn und seine Nachbarländer



## Forum

- 45 Termine**



8

## **Das große Warten**

Was Politik und Behörden tun können, damit Radfahrende nicht so oft Rot sehen.

## Kolumnen



### **Brief aus Mumbai**

Natalie Mayroth über Wintersport und Dabbawalas  
Seite 27



### **Technik-Tipp**

Petra Moser über Rezepte gegen quietschende Bremsen  
Seite 35



### **Reflektor**

Reinhold Seidl über das, was vom Krieg bleibt  
Seite 44

Impressum: Seite 25

Cover: Bernd Pegritz  
berndpegritz.com  
@pegritz\_illustration

# Sicheres Radfahren auf dem Land ist möglich

## Leitartikel

Am Land ist das Fahrrad derzeit nur für wenige Menschen eine Option: Viele Ziele liegen in Nachbarorten und sind nur über Freilandstraßen mit Tempo 100 erreichbar.

Bessere Rad-Infrastruktur außerhalb würde helfen – die Niederlande zeigen, was mit ausreichend politischem Willen machbar ist –, ist aber wegen der Entfernungen zwischen den Orten oft teuer.

Manchmal reichen schon kleine Änderungen, um attraktive Radverbindungen zu schaffen – die Stadt Hollabrunn hat gerade vorgezeigt, wie das geht, indem sie Lücken im Netz der Wirtschaftswege geschlossen und damit viel bewirkt hat (siehe S. 17).

Häufig aber stehen neben dem Geld noch andere Faktoren dem Bau guter Radwege am Land buchstäblich im Weg: Topographische Gegebenheiten; Autobahnen oder Bahnstrecken, die nicht so einfach gequert werden können; existierende Brücken oder Unterführungen für den Autoverkehr, die so schmal gebaut wurden, dass darauf kein Platz für extra Radwege ist.

Oder Eigentümer\*innen auf dem Weg liegender Grundstücke wollen die benötigten Flächen nicht verkaufen.

### Ein guter erster Schritt

Bis es in ganz Österreich ein flächendeckendes gutes, baulich getrenntes Radverkehrsnetz gibt, wird also noch viel Zeit vergehen.

Das heißt aber nicht, dass die Politik das Ziel, Menschen am Land zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen, einfach aufgeben sollte. Um die Fahrradnutzung auch am Land attraktiver zu machen, muss sie stattdessen die Bedingungen für das Radfahren auf Freilandstraßen verbessern.

Ein guter erster Schritt war die 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO), die vor knapp einem Jahr in Kraft getreten ist und vorschreibt, dass Autofahrer\*innen beim Überholen von Radfahrenden außerorts mindestens zwei Meter Abstand halten müssen.

Mehreren Messprojekten der Radlobby und auch des Kuratoriums für

Verkehrssicherheit (KfV) zufolge halten sich jedoch viele Kfz-Lenker\*innen nicht an diesen Mindestabstand, und die Bemühungen der Polizei, sie durchzusetzen, halten sich bisher in Grenzen (siehe DRAHTESEL 2/23).

### Informieren, messen, strafen

Die zuständigen Behörden sollten daher dringend eine umfangreiche Informationskampagne starten, um Autofahrende auf das Thema Überholabstand aufmerksam zu machen. Das ideale Medium dafür ist das Radio, das viele Menschen beim Autofahren hören und wo Werbung zudem nicht teuer ist. Auch Plakate an Freilandstraßen, wie es sie in Salzburg bereits gibt, sind sinnvoll.

Außerdem muss die Regierung die StVO und andere Gesetze nachschärfen: Sie muss die Polizei damit beauftragen, analog zu Radarkontrollen auch regelmäßig Messungen der Überholabstände durchzuführen und Strafen für zu knappes Überholen zu verhängen. Sie muss definieren, wie diese Messungen durchzuführen sind, und wirksame Strafen festlegen.

Um das Radfahren am Land noch sicherer zu machen, sollte die Regierung zusätzlich das generelle Tempolimit auf Freilandstraßen von 100 auf 80 senken.

Positiver Nebeneffekt: Je langsamer Autos und LKW unterwegs sind und je mehr Menschen aufs Fahrrad umsteigen, desto weniger CO<sub>2</sub> wird in Österreich ausgestoßen. Eine solche Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist angesichts der sich dramatisch verschärfenden Klimakrise, die Hitzewellen, Waldbrände und Überschwemmungen wie zuletzt in Kärnten und der Steiermark immer häufiger werden lässt, dringend notwendig.



**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

Ab Juli  
Halbjahres-  
Mitgliedschaft  
abschließen!\*



### 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 3 / 2023 – 6

### DRAHTESEL-Abo

Der DRAHTESEL, das österreichische Fahrradmagazin, kommt direkt zu Ihnen ins Haus!



## Mitglied werden zahlt sich aus!

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

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



### Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitgliedervorteile um **EUR 36,-** pro Jahr



### Studierende

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



### Haushalts-Mitgliedschaft

Für Familien, WGs und Lebensgemeinschaften: Pro Jahr **EUR 36,-** für das Erstmitglied, alle weiteren Haushaltsmitglieder je **EUR 26,-**. Kinder unter 19 Jahren sind kostenlos bei der Rechtsschutzversicherung mitversichert.

### Nur für Mitglieder

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

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

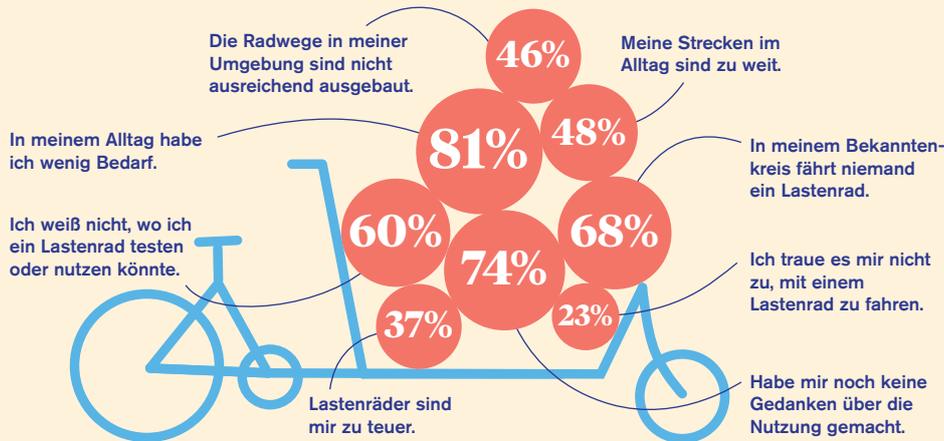
**Mitgliedervorteile und -beiträge können je Bundesland variieren. Anmeldung und ausführliche Infos zur Mitgliedschaft: [radlobby.at/mtg](http://radlobby.at/mtg)**



## Hürden fürs Transportrad

Nur zwei von hundert Befragten in Österreich nutzen bereits ein Lastenrad oder planen fix, das künftig zu tun. Viele sehen für sich keinen Bedarf oder haben sich noch keine Gedanken darüber gemacht. 16 von 100 würden gerne eines nutzen, fühlen sich aber derzeit nicht dazu in der Lage oder wissen noch nicht, wie.

### Was hat Sie bisher davon abgehalten, ein Lastenrad zu nutzen?



Frage an Nicht-Nutzer\*innen, Summe der Antworten „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“

Quelle: Online-Umfrage, durchgeführt Anfang 2023 von GfK Marktforschung im Auftrag des KlimaEntLaster-Projekts „Hausrad“, gefördert vom BMK, n=1.511 bzw. 1.408



### VORARLBERG Insekten vs. Radfahrende

Zu viel Licht in der Nacht ist ein Problem für Insekten und andere Tiere. Die Bezirkshauptmannschaften von Bregenz und Feldkirch haben daher aus Naturschutzgründen die Beleuchtung von zwei wichtigen Überlandradwegen untersagt: der „Pipeline“ zwischen Bregenz und Lochau und des Radwegs von Altach nach Mäder. Die Bürgermeister der Gemeinden übten auf ORF.at Kritik daran – denn im einen Fall verlaufe wenige Meter neben dem Radweg eine nachts voll beleuchtete Landesstraße, im anderen stehe in unmittelbarer Nähe ein Stadion mit Flutlichtanlage.

## 3

### City-Durchfahrten

für Radfahrende werde es bald geben, verkündete die Stadt Wien im Jahr 2013. Die erste, von der Oper bis zum Schottentor, war damals schon fertig. Zehn Jahre später sind die zwei anderen noch immer nicht in beide Richtungen durchgängig befahrbar, es fehlt jeweils eine Einbahnöffnung. Die Einbahn auf der Strecke Börse–Stubentor lässt sich leicht umfahren, die Einbahn Habsburgergasse nicht. Die Durchfahrt vom Kai zum Burgtor ist daher bis heute nicht möglich.

### ↑ Top

#### Förderung für Kinderräder

Die Stadt Graz will den Kauf von Kinderfahrrädern fördern – mit 250-Euro-Gutscheinen, die in Fahrradgeschäften eingelöst werden können. Derzeit läuft eine Pilotphase mit Schüler\*innen von fünf ausgewählten Schulen, ab 2024 sollen dann die Eltern aller Zweitklässler\*innen die Förderung in Anspruch nehmen können. Sie gilt neben dem Kauf auch für den Service bei Kinderfahrrädern. Der Kinderrad-Bonus war ein Wahlkampfversprechen der damaligen Grünen Spitzenkandidatin und jetzigen Vizebürgermeisterin Judith Schwentner. Die Stadt Graz will ihren Radverkehrsanteil bis 2030 auf 30 Prozent steigern und investiert jährlich 33 Euro pro Einwohner\*in in den Radverkehr – in Wien sind es nur zehn Euro, im österreichischen Durchschnitt sogar etwas weniger.

### ↓ Flop

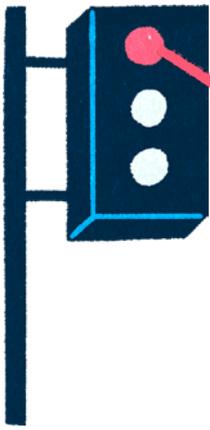
#### Tendenziöser Ö1-Beitrag

„In Österreich fahren immer mehr Menschen mit dem Rad, damit steigt auch die Zahl der Unfälle“, stellten die Ö1-Journale im Juli fest – und präsentierten eine einfache Lösung: eine Helmpflicht. Zu Wort kam ein Arzt, der eine solche fordert; Radverkehrs-Expert\*innen wurden nicht befragt. Dass Fachleute eine Helmpflicht ablehnen, weil dadurch weniger Menschen Rad fahren, was wiederum zu einem höheren Unfallrisiko pro geradem Kilometer führt, fand keine Erwähnung. (Als Australien 1991 eine Helmpflicht einführt, halbierte sich die Zahl der Radfahrenden, die der Unfälle sank kaum). Dass etwa niedrigere Tempolimits und breitere Radwege das Radfahren sicherer machen und die Unfallzahlen senken, war ebenfalls kein Thema. „Radunfälle lassen sich häufig nicht verhindern“, hieß es im Beitrag stattdessen.

### BERLIN

#### Radfreundlicheres Verkehrsrecht

Das deutsche Verkehrsrecht soll rad- und umweltfreundlicher werden. Ende Juni hat sich die Regierung aus SPD, Grünen und FDP auf ein neues Straßenverkehrsgesetz geeinigt. Im bisherigen Gesetz sind allein die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs als Ziele des Verkehrsrechts genannt, jetzt sollen der Klima- und Umweltschutz, die Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung hinzukommen. Dadurch sollen die Städte und Gemeinden mehr Möglichkeiten bekommen, ihre Straßen fahrrad- und klimafreundlich umzugestalten, etwa durch Tempo 30. Bundestag und Bundesrat müssen dem Gesetzesentwurf noch zustimmen. Wie viel die Reform tatsächlich ändert, hängt davon ab, wie schnell und wie konkret dann auf ihrer Grundlage auch die Straßenverkehrsordnung geändert wird.



# Warum ist hier eigentlich immer rot?

Rote Ampeln nerven – das finden alle. Aber Radfahrende und Fußgänger\*innen müssen vielerorts öfter und länger warten als Menschen im Auto. Warum ist das so, und wie ließe es sich ändern?

## Kleine Ampelkunde

### Bedarfs-/Anforderungsampel (umgangssprachlich Bettelampel)

Ampel, an denen Radfahrende und/oder Fußgänger\*innen einen Knopf drücken müssen, um Grün zu bekommen. Nicht zu verwechseln mit Akustik- oder Blindenampeln, bei denen durch Knopfdruck nur die Tonsignale für blinde Menschen lauter werden.

### Räumzeit

Die Zeit, die zum Verlassen einer Kreuzung bleibt, nachdem die Ampel auf Rot gesprungen ist. Nach Ablauf der Räumzeit bekommt der Querverkehr Grün. Für Fußgänger\*innen schreiben die RVS vor, dass während der Grünphase „mindestens die halbe Fahrbahnbreite zurückgelegt werden kann“ – dass sie es oft nicht bei Grün über die Ampel schaffen, was viele stresst, wird also bewusst in Kauf genommen.

### Rundumgrün

Alle Radfahrenden und/oder Fußgänger\*innen haben gleichzeitig Grün und können die Kreuzung in jede beliebige Richtung queren. Der Autoverkehr ruht einstweilen in allen Richtungen.

ANALYSE: Ruth Eisenreich, Andrzej Felczak, Philipp Schober, ILLUSTRATIONEN: Bernd Pegritz

**D**er vielleicht berühmteste Ampelmast Österreichs steht im zweiten Bezirk in Wien, da, wo Fußgänger\*innen und Radfahrende die Brigittenauer Lände vom Donaukanal in Richtung Augarten queren. Eines Tages im Winter 2021/22 klebte dort ein handbeschriebener A4-Zettel in einer Klarsichthülle. „Diese Ampel ist immer ROT“, stand darauf. „Ich warte hier 2 Wochen pro Jahr. Habe hier meinen Mann kennen gelernt und 2 Kinder gezeugt. Danke, Stadt Wien!“

Bald klebten unter dem Zettel weitere Nachrichten, in denen Passant\*innen von ihren Erfahrungen mit der betreffenden Ampel, ihren jährlichen Wartezeiten, ihrem Liebesleben und einer furzenden Mitbewohnerin erzählten. Die Zettelkonversation ging viral, Medien bis hin zum ORF berichteten.

## Vor der Ampel sind nicht alle gleich

Das lag natürlich daran, dass die Nachrichten witzig waren. Aber auch daran, dass sie bei vielen Menschen einen besonders angespannten Nerv trafen. Denn an der entsprechenden Stelle warten Fußgänger\*innen und Radfahrende nicht einfach nur lange – sie warten oft auch dann lange, wenn weit und breit kein Auto zu sehen ist.

An roten Ampeln warten zu müssen, ist nervig: diesen Satz würde wohl jeder Mensch in Österreich unterschreiben, egal, ob er sich im Alltag eher im Auto, auf dem Rad, zu Fuß oder mit den Öffis fortbewegt. Man könnte also meinen, vor der Ampel sind alle gleich.

Aber dem ist nicht so: wie die Platzverteilung auf den Straßen richtet sich auch die Art, wie Ampeln eingesetzt und geschaltet werden, historisch gewachsen vor allem nach den Bedürfnissen der Autofahrenden.

Ampeln sind eine relativ neue Einrichtung. Solange Fußgänger\*innen, Pferdefuhrwerke, Radfahrende und Straßenbahnen den Straßenverkehr dominierten, kam er gut ohne Ampeln aus. Erst der wachsende Autoverkehr mitsamt steigender Unfallzahlen machte eine Regelung des Verkehrs notwendig. Die erste Ampel Österreichs wurde 1926 an der Wiener Opernkreuzung installiert, sie wurde händisch über eine Kurbel bedient. 1956 ging ebenfalls in Wien an der Kreuzung Argentinierstraße/Gußhausstraße die erste automatische Ampel des Landes in Betrieb.

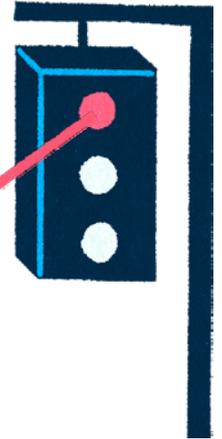
Es war die Zeit, in der das Konzept der „autogerechten Stadt“ entstand, das die Verkehrsplanung jahrzehntelang dominieren sollte und bis heute nachwirkt.

Noch immer sind Ampelschaltungen meist so konzipiert, dass Autofahrende möglichst wenig warten müssen und möglichst flüssig durchkommen. Ob Radfahrende durch rote Ampeln ausgebremst werden oder Fußgänger\*innen unendlich lange warten müssen, scheint für die zuständigen Behörden oft zweitrangig zu sein.

## Zu Fuß? Auf dem Rad? Alles dasselbe

Offiziell vorgeschrieben ist diese Ungleichbehandlung nicht. Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) dienen Ampeln der Wahrung der „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“, eine Unterscheidung zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr trifft die StVO dabei nicht.

Und den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) zufol-



Zuletzt hat das zuständige Gremium die RVS zum Einsatz von Ampeln sogar zum Nachteil von Radfahrenden geändert: Empfahl die Version von 2013 für sie noch eine „maximale“ Wartezeit von 40 Sekunden, heißt es seit 2014 nur noch, ihre „mittlere“, also durchschnittliche, Wartezeit solle 40 Sekunden nicht überschreiten.

In der Praxis sind maximale Wartezeiten von eineinhalb Minuten keine Seltenheit. In der Nähe des Ampelmastens mit der Zettelkonversation etwa hat der DRAHTESEL vor knapp einem Jahr einige Ampelphasen mitgestoppt, an einem Wochentag zur Rush Hour.

Durchschnittlich hatten Radfahrende und Fußgänger\*innen dort 49 Sekunden lang Rot, während der Grüne-Welle-Autoverkehr vorbeidröhnte; dann noch einmal 35 Sekunden lang, in denen teilweise kein einziges Auto vorbeifuhr; dann bekamen sie 16 Sekunden lang Grün.

Eine Anfrage über die App „Sag’s Wien“ beantwortete die Stadt mit der Aussage, dass es an der fraglichen Stelle eben eine „hohe Verkehrsbelastung“ gebe und sich „die maximale Wartezeit nach erfolgter Drucktastenbetätigung auf 84 s“ belaufe – was „sicherlich im erträglichen Bereich liegt“.

#### Eine Kreuzung, vier Mal warten

An vielen Kreuzungen müssen Radfahrende außerdem nicht nur an einer Ampel warten wie Autofahrende, sondern gleich an mehreren. In Graz etwa sind es beim Linksabbiegen von der Weinzöttel- in die Wiener Straße gleich vier Stück, die Gesamt-wartezeit kann

ge hat beim Einsatz von Ampeln die Verkehrssicherheit höchste Priorität. Dem Ablauf der Programme sei „eine ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer zugrunde zu legen“, heißt es dort, und: „Bevorzugen einzelner Verkehrsarten – z.B. öffentlicher Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr“ seien „auf Grundlage der verkehrspolitischen Zielsetzungen“ einzubeziehen.

#### „Sicherlich im erträglichen Bereich“

Dass sowohl Fußgänger\*innen als auch Radfahrende aber doch nicht ganz als gleichwertig angesehen werden, zeigt sich in den RVS zur Ampel-Evaluierung. Dort werden die beiden Gruppen durchgängig zu einer einzigen zusammengefasst, ihre Wartezeiten werden gemeinsam berechnet, und in der Gesamtauswertung bekommt der Autoverkehr alleine 25 Prozent des Gewichts, Rad- und Fußverkehr zusammen nur 20 Prozent.

#### Kleine Ampelkunde

##### Umlaufzeit

Die Zeit, die vergeht, bis eine Ampel alle Phasen durchlaufen hat, bis also alle Verkehrsteilnehmer\*innen einmal Grün hatten.

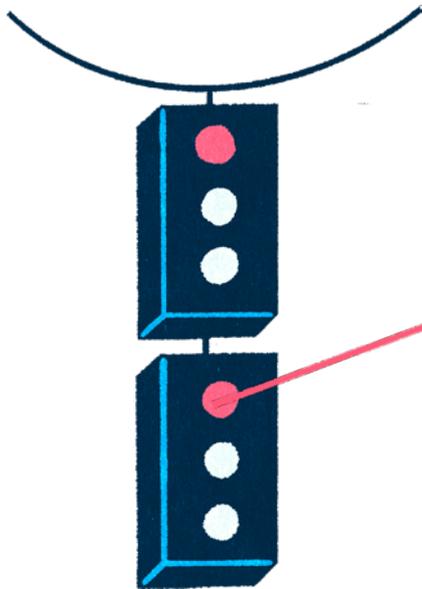
##### Verkehrslichtsignalanlage (VLSA)

Ampel

##### Vierkammersignal

Fahrradampeln, die wie Kfz-Ampeln in Miniaturform aussehen, aber zwei Rotlichter haben – für den Fall, dass eines davon defekt wird.





dort mehr als drei Minuten betragen; für Autos gibt es nur eine Ampel. An der Klagenfurter Kreuzung Villacher Straße/Südring müssen Radfahrende an drei Ampeln statt an einer warten, insgesamt bis zu dreieinhalb Minuten.

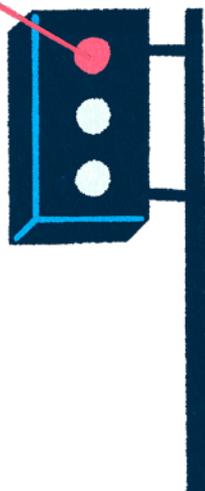
Zusätzliche Wartezeiten entstehen, wenn ein Radweg die Straßenseite wechselt und Radfahrende dadurch, nur um geradeaus weiterfahren zu können, an zwei gegengleich geschalteten Ampeln warten müssen. Allein am Wiener Gürtel ist das mehrmals der Fall; auf dem Weg am Westbahnhof vorbei etwa müssen Autofahrende vier Ampeln mit Grüner Welle passieren, Radfahrende acht teils gegengleich geschaltete.

### Vorschrift ≠ Realität

Haben Radfahrende dann endlich einmal Grün, dann oft viel kürzer, als die RVS es vorschreiben. Dort ist geregelt, welche sogenannten Räumzeiten für verschiedene Verkehrsmittel anzusetzen sind. Fußgänger\*innen legen demnach ein bis eineinhalb Meter pro Sekunde zurück, Radfahrende vier bis fünf, Autos zwölf Meter pro Sekunde.

Gemäß diesen Regeln müssten Radfahrende etwa an vierspurigen Straßen zehn Sekunden länger Grün haben als Fußgänger\*innen und nur anderthalb Sekunden kürzer als parallel fahrende Autos. Meist bekommen sie aber schon gleichzeitig mit den Fußgänger\*innen nebenan Rot – oft selbst dort, wo getrennte Ampeln stehen.

Den RVS zufolge sollten Radfahrende und Fußgänger\*innen auch an vielen Kreuzungen deutlich früher Grün bekommen als Autos. Überall dort, wo Konflikte mit abbiegenden Kfz auftreten können, konkret um so viel früher, dass sie sich trotz ihres niedrigeren Tempos „1 bis 2 Sekunden vor den abbiegenden Fahrzeugen auf der Konfliktfläche befinden“. In der Realität bekommen sie häufig erst gleichzeitig mit den abbiegenden Autos Grün.



### Mal gilt diese Ampel, mal jene

Die Probleme beginnen aber nicht erst bei den Ampelschaltungen – sondern schon bei der Frage, wo überhaupt Ampeln angebracht werden und wie diese aussehen.

Ein Ampelmast mitten am Fahrstreifen? Auf einer Auto-Fahrs pur ist das undenkbar, auf Radwegen kommt es immer wieder vor – auf der Eggenberger Straße in Graz etwa und selbst auf dem neuen Radweg in der Wiener Lassallestraße, einem Prestigeprojekt.

Wer mit dem Auto unterwegs ist, muss auch selten lange nach der für sie oder ihn geltenden Ampel suchen. Ampeln für den Autoverkehr sind groß und auch auf mehrspurigen Straßen gut sichtbar platziert; für wen welches Signal gilt, ist eindeutig erkennbar.

Für Radfahrende hingegen gilt manchmal die sogenannte Hauptampel, manchmal eine eigene Ampel, manchmal eine kombinierte Rad- und Fußverkehrsampel. Gibt es eine eigene Ampel für den Radverkehr, steht diese manchmal neben der Fußverkehrsampel hinter der zu überquerenden Straße, manchmal noch davor, auf der Straßenseite der Wartenden.

Häufig sind Rad-Ampeln auch zu niedrig oder schlecht sichtbar montiert. Vor allem die sogenannten Vierkammersignale – das sind die kleinen Radverkehrs-Ampeln, die auf der Straßenseite der Wartenden hängen – sind für sich nähernde Radfahrer\*innen oft von Hindernissen wie abgestellten Kfz oder Ampel-Schaltkästen verdeckt. Ihre kleinen Signale sind zudem aus der Distanz schlecht erkennbar.

Auch ist diese Art Ampel für andere Verkehrsteilnehmer\*innen kaum sichtbar – ist dann die kleine Rad-Ampel doch einmal länger grün als die gut sichtbare Fußverkehrs-Ampel, entsteht unweigerlich der falsche Eindruck, die Radfahrenden würden bei Rot queren.

Wie also geht es besser?

### Grüne Wellen und Regensensoren

Wo Ampeln für Radfahrende und Fußgänger\*innen unbedingt nötig sind, sollten sie nicht auf dem Radweg platziert werden, sondern lieber wie Kfz-Ampeln an waagrechten Balken. Und sie sollten so geschaltet werden, dass Radfahrende und Fußgänger\*innen möglichst wenig warten müssen und möglichst lange Grün haben.

Um Wartezeiten zu verkürzen, können die Behörden zum Beispiel die Gesamtumlaufzeiten von Ampeln verkürzen, also die Zeit, die vergeht, bis alle Verkehrsteilnehmer\*innen einmal Grün hatten.

Sie können auf Hauptradrouten Grüne Wellen für Radfahrer\*innen bei 20 km/h einrichten.

Sie können Radfahrenden durch Lichter am Straßenrand anzeigen lassen, ob sie in ihrem Tempo die nächste Grünphase erreichen. Sie können sensorgesteuerte Ampeln einsetzen, die Radfahrende und Fußgänger\*innen früh erkennen („Frühanmeldung“) und ihnen Grün geben – und dabei sogar Regen berücksichtigen können.

All diese Modelle sind in Dänemark und den Niederlanden schon im Einsatz, auch deutsche Städte experimentieren bereits damit (siehe S. 12/13).

### Abbauen statt nur verbessern

Eine simple und billige Lösung für ampelgeregelt Kreuzungen sind Tafeln mit grünen Pfeilen, die Radfahrenden das Rechtsabbiegen oder (an T-Kreuzungen) das Geradeausfahren bei Rot erlauben. Seit Herbst 2022 können die Gemeinden solche Grünpfeile montieren lassen. Mittlerweile hängen in Österreich rund 360 Grünpfeile, über 330 davon in Wien. Allerdings setzt die Stadt, anders als etwa Linz und Salzburg, kleinformatige Tafeln ein, die in der Praxis leicht übersehen werden.

Wo Fußgänger\*innen einen Radweg und die danebenliegende Fahrbahn queren müssen, braucht es keine eigenen Rad-Ampeln, sondern Zebrastreifen und Platz für die Fußgänger\*innen zwischen Radweg und Fahrbahn, wo sie auf Grün warten können. Ohne solche Flächen warten viele Fußgänger\*innen auf dem Radweg, und die beiden Gruppen kommen sich in die Quere.

Wo sich Kfz-Hauptstraßen und Radwege queren, sind sogenannte Schützende Kreuzungen die sinnvollste Lösung. Dabei werden an allen Ecken die Gehsteige vorgezogen. Fußgänger\*innen queren die Radwege ampelfrei und haben zwischen Radweg und Fahrbahn Platz, um auf Grün zu warten; dadurch verkürzt sich die Strecke, die sie bei Grün zurücklegen müssen, und damit auch die Zeit, die sie zum Queren brauchen. Das wiederum führt zu einer kürzeren Gesamtumlaufzeit und kürzeren Wartezeiten für alle.

An vielen Orten sollten die Behörden sich aber gar nicht erst bemühen, die Ampelschaltungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern – sondern die entsprechenden Ampeln einfach gleich abbauen.

Radfahrende und Fußgänger\*innen sehen und hören ihre Umgebung besser

als Menschen in einem Auto, können besser Blickkontakt zueinander aufbauen und haben kürzere Bremswege. Verkehrstechnisch führende Länder wie Dänemark oder die Niederlande nutzen Ampeln nicht in erster Linie für die Verkehrssicherheit, sondern für das Verkehrsmanagement, und setzen sie nicht öfter ein als unbedingt nötig.

Viele Kreuzungen ließen sich statt mit Ampeln schlicht nach der Rechtsregel und mit Zebrastreifen regeln – mit dem positiven Nebeneffekt, dass sich die Menschen langsamer nähern und ihre Aufmerksamkeit dem Straßengeschehen statt einer Ampel widmen.

Verschiedene Gestaltungsmaßnahmen machen ampelfreie Kreuzungen (noch) sicherer. Verengungen oder Schwenks in der Fahrbahn etwa verhindern, dass Kfz mit überhöhtem Tempo über Kreuzungen brettern. Durch Gehsteigvorziehungen, also Verbreiterungen des Gehsteigs um die Kreuzung herum, sehen Fußgänger\*innen den Verkehr auf der Fahrbahn besser und werden auch von Autolenker\*innen besser gesehen.

Wo Stadtviertel neu entstehen, sind Unterführungen sinnvoll, durch die Radfahrende und Fußgänger\*innen Autospuren queren können. Das verringert die Wartezeiten für alle. Im schwedischen Malmö gibt es 200 solcher Unterführungen.

### Zeit, Geld und körperliche Energie

Verzichten Behörden auf unnötige Ampeln, können sie vielen vieles ersparen: Ihren Gemeinden Geld – die Errichtung einer Ampel kostet bis zu 250.000 Euro, Betrieb und Wartung jährlich bis zu 10.000 Euro. Allen Verkehrsteilnehmer\*innen Frust und Zeit. Und Radfahrenden auch noch Energie: Das Anfahren aus dem Stillstand ist körperlich so anstrengend wie eine Fahrt von 75 bis 100 Metern. Je seltener und je kürzer Radfahrende an Ampeln gestoppt werden, desto attraktiver wird das Radfahren.



### Hier können Sie Problem-Ampeln melden

#### Wien

post@ma33.wien.gv.at  
+43 1 4000 33000

#### Graz

graz.trafficcheck.at/app.html  
+43 316 872-3650

#### Linz

gmt@mag.linz.at  
+43 732 7070 3701

#### Salzburg

verkehrssteuerungsanlagen@stadt-salzburg.at  
+43 662 8072 2231

#### Innsbruck

post.verkehrsrecht@innsbruck.gv.at  
+43 512 5360 8216

#### St. Pölten

bau@st-poelten.gv.at  
+43 2742 333-2400

#### Klagenfurt

strassenbau.verkehr@klagenfurt.at  
+43 463 537-3341

#### Bregenz

bauabteilung@bregenz.at  
+43 (0)5574 / 410-1372

#### Eisenstadt

verkehr@eisenstadt.at  
+43 2682 705 0-308

# Woanders sind die Ampeln grüner

Nicht nur in Dänemark und den Niederlanden sind Kreuzungen fahrradfreundlicher gestaltet als in Österreich. Auch deutsche Städte denken um und probieren neue Lösungen aus.

BERICHT: *Andrea Reidl*

**R**und 1.700 Ampeln gibt es in Hamburg. Seit Dezember zeigt eine von ihnen dauerhaft Grün für Radfahrende und Fußgänger\*innen. Sie steht am Kaiser-Friedrich-Ufer im Stadtteil Eimsbüttel. Dort sind seit Jahren deutlich mehr Menschen zu Fuß oder per Fahrrad unterwegs als mit dem Auto. Dennoch wurde hier bis vor kurzem, wie an Ampeln üblich, der Autoverkehr bevorzugt, um Staus zu vermeiden.

Erste deutsche Städte wie Hamburg, Karlsruhe oder Oldenburg beginnen nun damit, diese Regel aufzuweichen. Die Verkehrsbehörden prüfen in Pilotprojekten, ob der Verkehr weiterhin gut fließt, wenn sie Dauergrün für Fußgänger\*innen einrichten, Grüne Wellen für Radfahrer\*innen schalten oder Sensoren an Ampeln installieren, damit die Radfahrenden bei Regen möglichst kurze Wartezeiten haben.

## Dauergrün für Rad- und Fußverkehr

„Wir wollen mehr Gleichberechtigung unter den Verkehrsteilnehmern herstellen“, sagt Kerstin Goroncy, die im norddeutschen Oldenburg für den Rad- und Fußverkehr zuständig ist. Jahrzehntlang seien Ampeln und Kreuzungen für den Autoverkehr optimiert worden. Es sei an der Zeit, diese hohen Standards auch auf den Rad- und Fußverkehr anzuwenden. Bei einer passgenauen Planung können davon alle Verkehrsteilnehmenden profitieren.

Wie das aussehen kann, zeigt der Blick nach Hamburg-Eimsbüttel. Die Uferstraße mit den alten Laubbäumen und dem Blick auf den Isebekkanal ist beliebt bei Jogger\*innen, Spaziergänger\*innen, Radfahrenden und Tourist\*innen. 7.000 von ihnen sind laut der Verkehrsbehörde dort täglich unterwegs. Wenn sie die Ampel queren wollten, mussten sie bisher per Knopfdruck Grün anfordern. Obwohl die 6.000 Autos pro Tag in der Unterzahl waren, hatten sie Vorfahrt. Immer wieder bildeten sich Menschentrauben an der Ampel, besonders vor Schulbeginn und nach Schulschluss.

Seit die Ampel dem Rad- und Fußverkehr durch dauerhaftes Grün Vorfahrt einräumt, sind Menschenansammlungen selten geworden. Nähert sich ein Auto, wird es sieben Meter vor der Ampel von einer Wärmebildkamera erfasst, die ein Signal zum Umschalten nach neun bis 22 Sekunden auslöst – je nachdem, wie viele Fußgänger\*innen oder Radfahrende dort unterwegs sind.



Die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs an der Ampel habe die Reisezeiten des Autoverkehrs kaum verändert, sagt der Sprecher der Hamburger Verkehrsbehörde. Die der Busse sei sogar kürzer geworden. Sie fordern Grün jedoch auch nicht über die Wärmebildkamera an, sondern bereits viel früher über Meldepunkte auf der Strecke.

Mittlerweile hat die Behörde auch eine Ampel am Stadtpark auf Dauergrün für den Rad- und Fußverkehr geschaltet und prüft, wo es sich sonst noch lohnt, die Priorität umzukehren.

## Kürzer warten, wenn es regnet

Stoppes und lange Wartezeiten an roten Ampeln sind für Radfahrende besonders bei Regen lästig. Deshalb hat die Verkehrsleitzentrale Oldenburgs 2022 auf einer zentralen Fahrradstraße, die zwei Uni-Standorte verbindet, Regensensoren an einer Ampel installiert. 50 Meter vor der Kreuzung erfasst eine Wärmebildkamera die Radelnden und löst das Signal zum Umschalten aus.

Die Herausforderung war, die Sensoren auf die Regenmenge und auf Geschwindigkeit der Radfahrenden abzustimmen. „Uns fehlten die Erfahrungswerte“, sagt Stefan Brandt aus der Verkehrsleitzentrale. Er musste entscheiden, ob die Ampel bereits bei leichtem Nieselregen umschaltet, bei einem kurzen Schauer oder erst bei Dauerregen. Das Ergebnis: Wer bei mindestens leichtem bis mäßigen Regen mit 18 km/h auf die Ampel zufährt, kann sie ohne Stopp überqueren.

## Geglückte und gescheiterte Projekte

Die Regensensoren wurden zunächst für ein Pilotprojekt installiert. Inzwischen steht fest: Sie werden bleiben. „Sie sind ein echter Mehrwert für den Radverkehr“, sagt Kerstin Goroncy.

Aber die Priorisierung des Rad- oder Fußverkehrs gelingt nicht immer. Die

südwestdeutsche Stadt Karlsruhe wollte 2021 bei einem Pilotprojekt dem Fuß- und Radverkehr Vorrang geben und schaltete zwei Ampeln auf Dauergrün.

Doch beide waren zuvor sogenannte Dunkel-Dunkel-Ampeln. Das heißt, sämtliche Signale sind ausgeschaltet, bis Fußgänger\*innen per Knopfdruck Grün anfordern. Der Vorteil: Solange kein Auto kommt, können Radfahrende und Fußgänger\*innen die Straße ohne Wartezeit überqueren. An wenig befahrenen Straßen seien dadurch die Wartezeiten für Fußgänger\*innen, Rad- und Autofahrende gleichermaßen gering, sagt Jan Riel, Professor für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Hochschule Karlsruhe, der das Projekt begleitete.

### Die Dunkel-Dunkel-Lösung

Seine Untersuchung hat gezeigt: An den untersuchten Ampeln reichte vielen Fußgänger\*innen die Lücke im

Autoverkehr aus, um die Straße zu queren. Die Umstellung bremste dann alle Verkehrsteilnehmer\*innen aus: Autos mussten nun auf Grün warten, selbst wenn keine Fußgänger\*innen vor Ort waren, und umgekehrt. „Die Dunkel-Dunkel-Ampel ist an diesen beiden Stellen die optimale Lösung für alle“, sagt Riel. Sie wurde nach dem Pilotversuch reaktiviert.

Um den Rad- und Fußverkehr zu beschleunigen, aber auch sicher zu gestalten, empfiehlt Riel den Blick ins niederländische Groningen. Dort wurde an unfallträchtigen Kreuzungen vor Jahren Rundum-Grün eingeführt. Das heißt: Alle Autos haben gleichzeitig Rot, alle Radfahrer\*innen gleichzeitig Grün. Dort kommt es zwar weiterhin zu Unfällen zwischen Radfahrenden, aber die sind bei Weitem nicht so schwerwiegend wie Zusammenstöße mit Autos.

„Rundum-Grün wäre auch für Fußgänger\*innen ein enormer Komfortgewinn“, sagt Riel. Sie könnten

während einer Grünphase auch diagonal und somit in einer statt in zwei Etappen eine Kreuzung queren. Das ist sicher und spart viel Zeit.

### Grüne Wellen und Lichter im Boden

Die Vorreiter unter den deutschen Städten arbeiten derweil immerhin an Grünen Wellen für den Radverkehr. In Hamburg können Radfahrende inzwischen vier bis fünf Ampeln auf drei Routen ohne Stopp überqueren, wenn sie 18 Kilometer pro Stunde fahren.

Und in Oldenburg starten im Sommer die Bauarbeiten für eine Grüne Welle auf einer zentralen Radstrecke. Rund 100 Meter vor der Ampel sollen dort LED-Leuchten in den Asphalt eingelassen werden – halten Radfahrende mit den fortlaufenden grünen Lichtern Schritt, erreichen sie die nächste Ampel bei Grün. In der Fahrradstadt Kopenhagen ist dieses System bereits Alltag.

Anzeigen



gesundes  sitzen

**VARIER**  
essen home-office  
feiern Lesen arbeiten  
Recycling-Kunststoff kochen  
**SOCIAL**

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

**Cooperative**  
FAHRRAD  
[www.fahrrad.co.at](http://www.fahrrad.co.at)

Ihr Spezialist für

**BROMPTON**

und  
Reiseräder  
in Wien

Gumpendorferstraße 111, 1060 Wien



WIEN

## Kindgerecht durch die Bezirke

Bei der ersten Grätzl Kidical Mass radelten Kinder und Eltern auf 13 verschiedenen Routen durch Wien.

Kindergerechte Radinfrastruktur, autofreie Zonen vor Schulen und Kindergärten, mehr Radspielplätze: Das sind einige der Forderungen der Kinderfahrraddemo Kidical Mass, die seit 2018 regelmäßig in Wien und inzwischen auch in anderen österreichischen Städten stattfindet. Für alle Kinder in Wien, die nicht so leicht mit dem Rad bis in die Innenstadt und wieder nach Hause kommen, gibt es jetzt die Möglichkeit, den Straßenraum in ihrem eigenen Bezirk autofrei für sich zu erobern. Am 3. Juni, dem internationalen Tag des Fahrrads, radelten rund 3.500 Kinder und Eltern bei der ersten Grätzl Kidical Mass auf 13 Routen durch insgesamt 21 Bezirke. Allein auf der Route durch die Leopoldstadt und die Brigittenau waren rund 500 Menschen mit dabei. Die nächste „zentrale“ Kidical Mass in Wien findet am 23. September statt.

[kidicalmass.at](http://kidicalmass.at)



Drahtesel 3 / 2023 - 14

WIEN

## Mit freier Haut für freie Straßen



„Bare as you dare“, so nackt, wie du dich traust: Unter diesem Motto findet die monatliche Critical Mass jeden Juni als Naked Bike Ride statt. In Wien fuhren diesmal 1.600 Menschen mit, so viele wie nie zuvor bei einer CM. Ziel war die Neue Donau, wo die Radelnden die Fahrt beim Baden und Feiern ausklingen ließen. Auch in Graz fand im Juni ein Naked Bike Ride statt.

ONLINE

## Die Radlobby will die Meinung ihrer Mitglieder wissen

Die Radlobby will die Wünsche und Anliegen ihrer Mitglieder genauer kennenlernen, um sie noch besser vertreten zu können. Daher führt sie von Anfang September bis Ende Oktober eine Online-Befragung durch. Wie nutzen die Mitglieder ihr Fahrrad? Kennen sie schon die wichtigsten Neuerungen in der StVO? Was ist ihnen in Sachen Infrastruktur und Verkehrssicherheit besonders wichtig? Wie gefällt ihnen der DRAHTESEL und welche Themen interessieren sie am meisten? Die Umfrage dauert etwa zehn Minuten und soll der Radlobby dabei helfen, ihre Mitglieder bestmöglich unterstützen zu können.

[radlobby.at/umfrage2023](http://radlobby.at/umfrage2023)



EUROPA

## Eine Woche für bessere Mobilität

Jedes Jahr von 16. bis 22. September macht die Europäische Mobilitätswoche auf Verkehrsprobleme, umweltverträgliche Lösungen und klimafreundliche Mobilität aufmerksam. Höhepunkt ist der autofreie Tag am 22. September. Auch die Radlobby organisiert in ganz Österreich Aktionen. Heuer fahren u.a. am 16. September beim zehnten SternRADLn Menschen aus über 50 oberösterreichischen Gemeinden zum Linzer Hauptplatz, am selben Tag findet die Radparade Parndorf statt, und am 22. September wird in Krems ein Film über die Verkehrswende gezeigt.

[radlobby.at/mobilitaetswoche2023](http://radlobby.at/mobilitaetswoche2023)  
[mobilitaetswoche.at](http://mobilitaetswoche.at)

# Der „Wold“ ruft



Beim „Into the Wold“ werden alle Routen so gewählt, dass die Radfahrer\*innen sich den Weg möglichst selten mit Autos teilen müssen.

**V**ier Tage, drei verschiedene Routen und ein nur auf den ersten Blick kryptischer Name: Zum dritten Mal fand von 29. Juni bis 2. Juli in Mellau im namensgebenden Bregenzer „Wold“ die Gravelausfahrt „Into the Wold“ statt. Kein Rennen, sondern eine gemeinsame Ausfahrt mit gemeinsamen Laben, also Essensgelegenheiten, bei dem jede\*r im eigenen Tempo über Gipfel und durch Täler radelt. Rund 200 Gravelbiker\*innen, davon etwa die Hälfte Frauen, waren diesmal mit dabei.

## Gegessen wird regional

Für die eigentliche Ausfahrt am dritten Tag der Veranstaltung konnten die Teilnehmer\*innen zwischen einer 60, einer 80 und einer 100 Kilometer langen Route wählen. Neben der Landschaft wollen die Veranstalter\*innen den Teilnehmenden auch die Kulinarik der Region näherbringen. So kam heuer etwa die Verpflegung ausschließlich von Bregenzerwälder Köch\*innen, und zum Rahmenprogramm gehörte neben Yoga und einem Gravel-Fahrsicherheitstraining auch eine Fahrt zu einer Alpe, die Sennkäse herstellt.

Nächstes Jahr findet das „Into the Wold“ von 27. bis 30. Juni statt, die Voranmeldung ist bereits offen.

[intothewold.at](http://intothewold.at)

## MELK

# Swing, Nostalgie und Gemütlichkeit

**D**ie Melker Rad-Community hat ein Jubiläum und einen Staatsmeister-Titel zu feiern: am 9. September findet der Tweed Ride Melk zum zehnten Mal statt, er ist damit der am längsten ohne Unterbrechung stattfindende Tweed Ride Österreichs.

Tweed Ride, das bedeutet: Stilvoll nostalgisch gekleidet, begleitet von Swing-Jazz der 20er- und 30er-Jahre, durch die Stadt und das Umland radeln. Traditioneller Start der Melker Ausfahrt ist das Barockstift – nur an diesem Tag im Jahr ist dort das Radfahren erlaubt. Auf der rund fünf Kilometer langen Strecke geht es gemütlich zu, unterwegs gibt es Stationen mit Live-Musik. In den vergangenen Jahren radelten zwischen 25 und 70 Menschen mit, manche davon auf geschmückten oder historischen Rädern, etwa einem alten Liegerad oder einem Offiziersrad aus dem Ersten Weltkrieg.

Um Anmeldung unter [melk@radlobby.at](mailto:melk@radlobby.at) wird gebeten.



Zum zehnten Mal radeln heuer Menschen beim Tweed Ride in elegant-nostalgischer Kleidung durch Melk.

# Neu dabei

*Diesmal:*

Sylvia, 50,  
Angestellte aus  
Mauerbach



**Ich habe** ein E-Mountainbike für Fahrten im Wald in der Freizeit und ein altes Haus-und-Hof-Rad, mit dem ich zum Supermarktfahre und andere kurze Alltagswege erledige.

**Ich liebe am Radfahren,** dass man schnell und umweltfreundlich kurze und mit dem E-Bike auch längere Strecken überwinden kann.

**Mich nervt** die fehlende Rad-Infrastruktur in Wien und Mauerbach. Als ich in Liezen und später in Graz gewohnt habe, bin ich alles mit dem Rad gefahren, wir hatten auch als Familie kein Auto. In Wien habe ich damit aufgehört, und in Mauerbach kann man fast nicht radfahren, ohne sich zu gefährden. Ich fahre jetzt eigentlich nur noch freizeitmäßig.

**Mein schönster Rad-Moment** war eine Fahrradtour durch Irland mit einer Freundin nach der Matura. Mit Drei-Gang-Rad, Rucksack und Zelt am Gepäckträger. Das war sehr low budget und ziemlich cool.

**Meine beste Investition** war mein E-Bike, weil ich damit überall hinkomme.

**Ich bin der Radlobby beigetreten,** weil ich wieder mehr radfahren und mehr Erledigungen mit dem Fahrrad machen will, sich gerade eine Lokalgruppe in Mauerbach gegründet hat und ich dem Radfahren eine Stimme geben möchte.



## FAHRRAD &amp; RECHT MIT JOHANNES PEPELNIK

## Wer ist zuständig für die Erhaltung der Straße?

Anna Stöcher



Johannes Pepelnik ist Rechtsanwalt in Wien und Vertrauensanwalt der Radlobby

Nach § 1319a ABGB haftet der jeweilige Straßenerhalter für den mangelhaften Zustand einer Straße, wobei die Haftung auf grobe Fahrlässigkeit beschränkt ist. In der Regel ist der Straßenerhalter nur dann für zu hohe Wurzeln, Löcher in der Straße oder überhaupt Fehlplanungen zuständig, wenn der Verunfallte nachweisen kann, dass der Straßenerhalter von dem Loch, der Unbenützbarkeit etc. bereits wusste. Daher sollten all diese Unfälle, die auf eine mangelnde Eignung der Straße zurückzuführen sind, dem Straßenerhalter gemeldet werden. In Wien kann es mit der App „Sags Wien“ erfolgen. Leider können NGO's keine Einsicht in die eingemeldeten Schäden nehmen. Über die Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria können für ganz Österreich Örtlichkeiten, Zeitpunkte und Arten der Unfälle und der Unfallteilnehmenden eruiert werden.

### MELDUNG DER UNFÄLLE

Die Kenntnis und Meldung solcher Unfälle ist auch deshalb wichtig, da es nach § 96 Abs. 1a StVO eine Verpflichtung der Straßenerhalter gibt, unfallvermeidende Maßnahmen nach dem jeweiligen Stand der Technik umgehend umzusetzen, um künftige Unfälle zu vermeiden. Ob und wann es eine Unfallhäufung gibt, wird durch die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 02.02.21, S. 5f) festgelegt. Danach müssen sich entweder drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren ereignen und ein Relativkoeffizient den Wert 0,8 erreichen oder mindestens 5 gleichartige Unfälle (inklusive Sachschadenunfälle) in einem Jahr ereignen.

Aber wie finde ich überhaupt heraus, ob ich mich auf einem privaten Güterweg, auf einer Gemeinde-, Landes- oder Bundesstraße befinde? Der Oberfläche und der Beschilderung sehe ich nicht an, ob Gemeinde, Land oder Bund für die Straße zuständig sind. Außerdem gibt es auch eine babylonische Sprachverwirrung, weil z.B. die Stadt Wien die Landesstraßen als „Hauptstraßen“ bezeichnet und dann auch noch unterteilt in Hauptstraßen B – die hochrangigen ehemaligen Bundesstraßen, und Hauptstraßen A – die höherrangigen Gemeindestraßen. Die restlichen Straßen in Wien heißen Nebenstraßen.

Eine Straße ist über die vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen zur Verfügung gestellten Katasterdaten, die als Länderpakete zur Verfügung gestellt werden, gut zu identifizieren, siehe hier z.B. <https://data.bev.gv.at/> oder z.B. <https://www.doris.at> für Oberösterreich.

Wenn die gewünschte Stelle in der Karte gefunden wurde, kann hier über die Information der Straßenerhalter ermittelt werden.

Die Kenntnis des Straßenerhalters ist oft von entscheidender Bedeutung. Sollte ich einen Unfall haben, wegen schlechter Beschaffenheit der Straße, falscher Beschilderung oder Ähnlichem, muss ich den Straßenerhalter in die Verantwortung nehmen.

## Information der Radlobby

### Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

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

**Haftpflichtversicherung**  
europaweit,  
bis EUR 1,5 Mill.

**Unfallversicherung**  
weltweit, bis  
EUR 7.200

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

[radlobby.at/mtg](https://radlobby.at/mtg)



Alle Vorteile für  
Radlobby-Mitglieder  
Seite 6

## Eins plus eins macht elf

Die Weinviertler Gemeinde Hollabrunn zeigt vor, wie man durch kleine Änderungen viel bewirken und Pendler\*innen den Umstieg auf das Rad ermöglichen kann.

KOMMENTAR: *Andrzej Felczak*

In Hollabrunn im westlichen Weinviertel gibt es eine HTL, ein Krankenhaus und einen Bahnhof mit 150 überdachten Radstellplätzen. Die Nachbarorte Wolfsbrunn und Oberfelflabrunn sind nur fünf bzw. sechs Kilometer entfernt, eine ideale Rad-Distanz. Aber bisher war das Radpendeln unattraktiv, denn der einzige Weg führte über Landesstraßen mit Tempo 100.

Anfang 2022 beschloss der Stadgemeinderat von Hollabrunn einstimmig, das Alltags-Radverkehrsnetz zu den Nachbargemeinden auszubauen. Der fraktionsübergreifende Arbeitskreis Radverkehr arbeitete konkrete Maßnahmen dafür aus.



Zwei Kilometer Asphalt ergeben elf Kilometer Radverbindungen: Das Projekt ermöglichte das Radpendeln aus den fünf bzw. sechs Kilometer entfernten Nachbarorten Hollabrunns.

### Aus Feldweg wird Radweg

So ließ die Gemeinde zwei Kilometer unebene Feldwege, die bei Regen schnell matschig wurden, asphaltieren. In Kombination mit den umgebenden Wirtschaftswegen – solche Wege sind meist wenig befahren und für den Radverkehr attraktiv – entstanden durchgängige und

allwettertaugliche Radverbindungen von den Nachbarorten nach Hollabrunn. Dank der Mehrfachnutzung der Strecke als Radroute und Wirtschaftsweg war das mit nur minimaler zusätzlicher Bodenversiegelung möglich.

210.000 Euro kostete das Projekt, 60 Prozent davon

trug das Land Niederösterreich, das dafür Bundesförderungen bekam, 40 Prozent die Gemeinde Hollabrunn.

Damit das Projekt gefördert werden konnte, definierte die Gemeinde die Strecken als Fahrradstraßen. Auf solchen beträgt das Tempolimit 30 km/h, Rad-

fahrende dürfen nebeneinander fahren; Kfz dürfen zu-, aber nicht durchfahren und Radfahrende nicht behindern oder gefährden.

Das Beispiel zeigt, wie Gemeinden gute Radverbindungen schaffen können, indem sie Lücken schließen und Förderungen nützen.



### WAS HEISST EIGENTLICH?

## Dooring

Immer wieder bringen Menschen beim Aussteigen aus einem Auto Radfahrer\*innen zu Sturz, indem sie ihre Autotür unachtsam öffnen. Das nennt man „Dooring“. Der Begriff kommt vom englischen „door“ für „Tür“ und wird auch in Verbform verwendet: „Ich wurde beinahe gedoor.“

Die StVO schreibt vor, dass Aussteigende auf den Radverkehr ach-

ten müssen, bevor sie eine Autotür öffnen. Zu diesem Zweck gewöhnt man sich am besten den „Dutch Reach“ an, den „holländischen Griff“: Wer die linke Autotür immer mit der rechten Hand öffnet und die rechte mit der linken, macht automatisch den nötigen Schulterblick.

Das Verwaltungsgericht Wien hat 2016 geurteilt, dass Radfahrende einen Abstand von 1,2 bis 1,8 Metern

zu parkenden Kfz einhalten dürfen, um sich vor Dooring zu schützen. Die Radlobby empfiehlt, eine Fahrspur mit mindestens 1,5 Metern Abstand zu wählen – so weit erstreckt sich der Öffnungsbereich der Türen bei manchen Arten von Kfz. Auf Radfahr- und Mehrweckstreifen bedeutet das oft eine Fahrlinie ganz an deren linken Rand.

*Mario Sedlak*

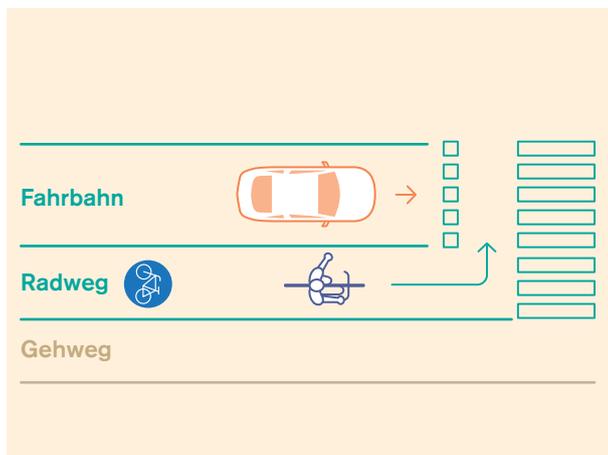
# Was gilt denn hier?

Rechts vor links, bei Rot stehenbleiben, auf dem Gehsteig nicht Rad fahren: Die grundlegenden Verkehrs- und Vorrangregeln sind einfach. Aber manchmal gibt es dann doch Unklarheiten – zum Beispiel weil zwei Regeln im Widerspruch zueinander stehen. Wir haben acht knifflige Situationen gesammelt und erklären die Rechtslage dazu.

TEXT: Ruth Eisenreich, Andrzej Felczak, Roland Romano ILLUSTRATIONEN: Anna Hazod

## A

Wer darf hier zuerst fahren – das Auto wegen der Regel „geradeaus fahrend vor links abbiegend“, oder die Radfahrerin wegen der Radfahrüberfahrt?

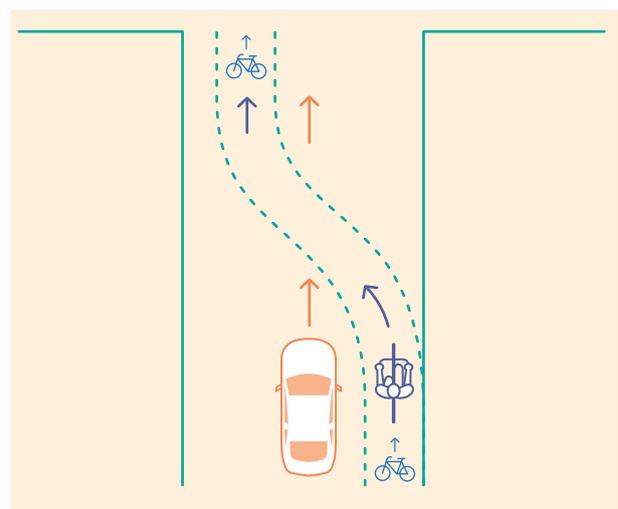


**D**ie Person im Auto muss warten. Denn Fahrzeuglenkende müssen Radfahrenden, die erkennbar eine Radüberfahrt benützen wollen, das ungefährdete Überqueren ermöglichen und dürfen sich Radüberfahrten auch nur so schnell nähern, dass sie bei Bedarf zu diesem Zweck anhalten können (§ 9 Abs. 2 StVO).

Damit ihre Absicht erkennbar ist, muss die Radfahrerin die geplante Änderung ihrer Fahrtrichtung mit Handzeichen anzeigen (§ 11 Abs. 3 StVO). Gemäß § 68 Abs. 3a StVO dürfen sich Radfahrende unregelmäßig Radüberfahrten nur mit maximal 10 km/h nähern, wenn in der Nähe Kraftfahrzeuge unterwegs sind, und dürfen sie nicht „unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren“.

## B

Wer hat hier Vorrang, wer muss warten?



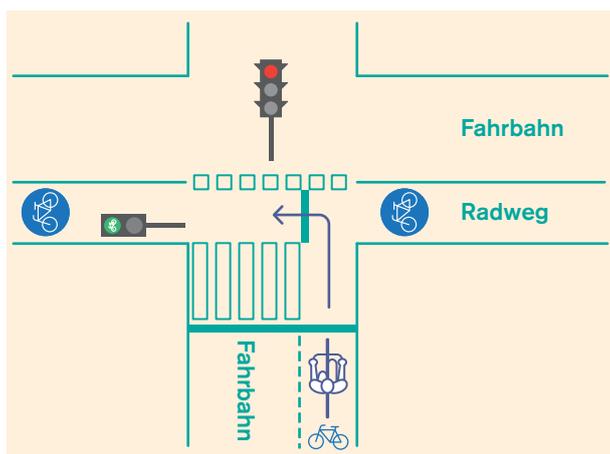
**D**er Radfahrer hat Vorrang, die Autolenkerin muss warten. Denn durch die Bodenmarkierung ist der Radfahrstreifen durchgehend vorhanden; die Autolenkerin ist diejenige, die den Fahrstreifen wechselt, obwohl sie physisch geradeaus fährt. Sie muss sich vor dem Fahrstreifenwechsel davon überzeugen, dass dieser „ohne Gefährdung oder Behinderung anderer“ möglich ist, und den Wechsel rechtzeitig durch Blinken anzeigen (§ 11 Abs. 1 und 2 StVO).

Solche verschwenkten Radfahrstreifen haben eine schlechte Sicherheitsbilanz, weil es einen Widerspruch zwischen dem gefühlten und geometrischen Wechsel der Fahrspur und dem rechtlichen gibt.



**C**

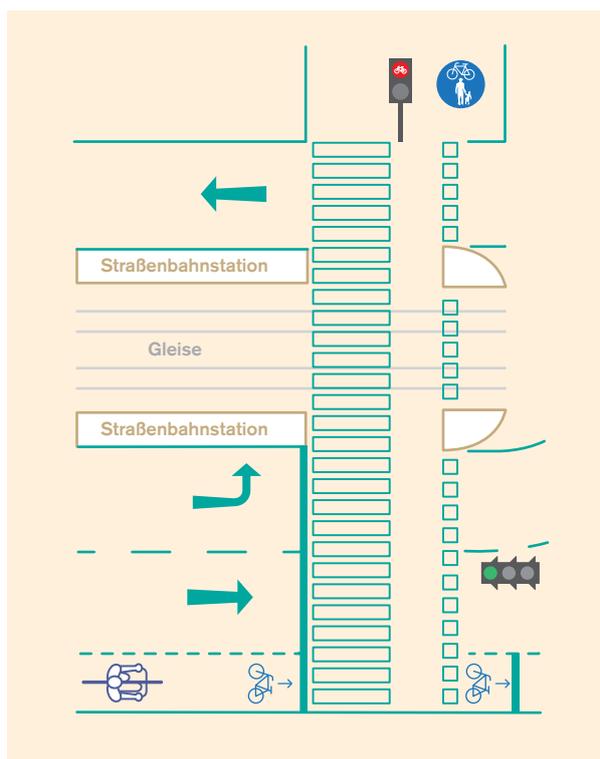
Muss der Radfahrer hier wirklich zwei Mal warten, um nach links abbiegen zu dürfen?



Ja, muss er. Es handelt sich hier um das sogenannte indirekte Linksabbiegen. Gemäß § 38 StVO darf der Radfahrer erst bei Grün die erste Haltelinie überqueren, muss dann durch ein Handzeichen die Änderung seiner Fahrtrichtung anzeigen und vor der zweiten Haltelinie wieder auf Grün warten.

**D**

Wie biegt die Radfahrerin hier rechtlich korrekt nach links ab?

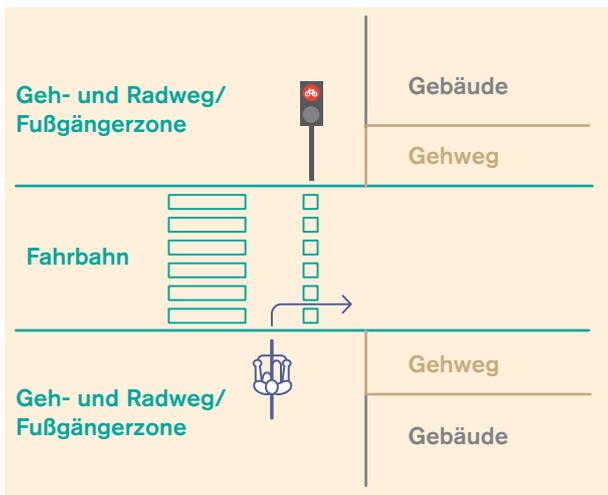


Der Mehrzweckstreifen ist zwar gemäß § 68 Abs. 1 StVO benutzungspflichtig, aber er gilt nur für geradeaus Fahrende. Gibt es nämlich Richtungspfeile am Boden, müssen sich Fahrzeuglenker\*innen nach § 9 Abs. 6 entsprechend einordnen – und das betrifft auch Radfahrende.

Wer links abbiegen will, darf daher nicht auf dem Mehrzweckstreifen bleiben, sondern muss sich noch vor der Kreuzung auf der Linksabbiegespur einordnen, bei Grün auf die Radfahrerüberfahrt abbiegen und vor den Straßenbahngleisen warten, bis die Radverkehrsampel Grün wird.

**E**

*Darf der Radfahrer hier nach rechts auf die Fahrbahn einbiegen, auch wenn die Ampel rot ist?*

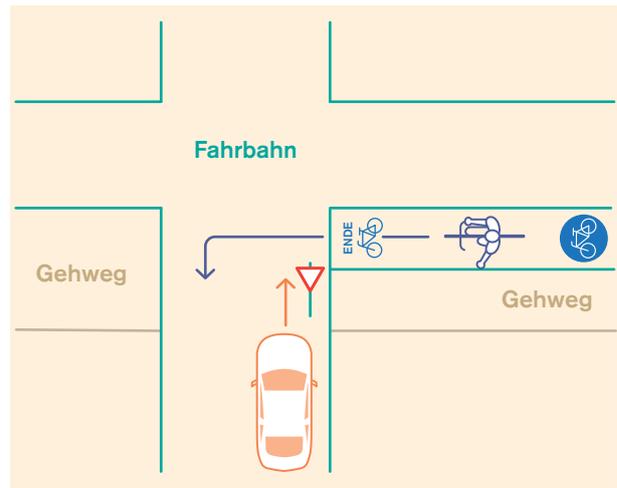


**N**ein, darf er nicht. Ampeln gelten für jedes Einfahren in die jeweilige Kreuzung, unabhängig von der Zielrichtung.

Ob hier eine Radfahrüberfahrt mit gesonderter Radverkehrsampel vorhanden ist oder nicht, ändert daran nichts.

**F**

*Wer hat hier Vorrang? Gilt ein Vorranggeben-Schild nur im Verhältnis zu einer anderen Fahrbahn oder auch zu einem Radweg, der an dieser Stelle endet?*



**H**ier haben tatsächlich beide Personen eine Wartepflicht gegenüber der jeweils anderen: Die Autofahrerin wegen des Vorranggeben-Schildes (§19 Abs. 4 StVO), und die Radfahlerin wegen des sogenannten Sondernachrangs, der besagt, dass Radfahrende „anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang geben“ müssen, wenn sie „einen nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten Radweg oder Geh- und Radweg verlassen“ (§19 Abs. 6a StVO).

Auch die Gerichte, die sich bisher mit solchen Fällen befasst haben, sind zu widersprüchlichen Urteilen gekommen. Die rechtliche Situation ist also unzufriedenstellend. Die Radlobby setzt sich für eine Abschaffung des „Sondernachrangs“ ein – gäbe es diesen nicht, hätte die Radfahlerin hier wie der restliche Querverkehr eindeutig Vorrang.

## Vorsicht

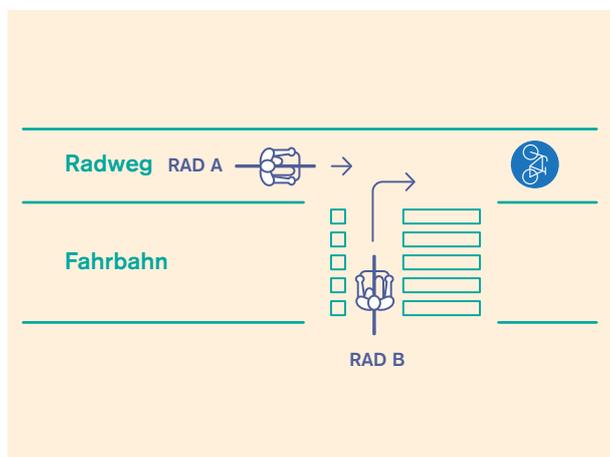
In der Realität können schon kleine Unterschiede in Beschilderung oder Bodenmarkierung zu anderen Ergebnissen führen. Die Radlobby setzt sich dafür ein, Vorrangregeln so einfach und nachvollziehbar wie möglich zu gestalten.

## Wartepflicht

Wer Nachrang hat, darf die Vorrangberechtigten „weder zu unvermitteltem Bremsen noch zum Ablenken ihrer Fahrzeuge nötigen“ (§ 19 Abs. 7 StVO). Das bedeutet aber nicht, dass die wartepflichtige Person stehen bleiben und warten müsste, bis niemand kommt.

**G**

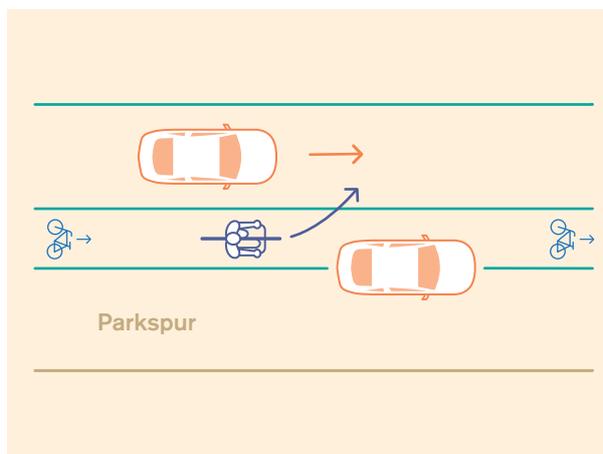
*Der Verstand sagt: Wegen der Rechtsregel hat hier Radfahrer B Vorrang. Im Alltag aber herrscht oft unausgesprochene Einigkeit darüber, dass Radfahrerin A zuerst fährt. Sie müsste ja sonst abbremsen, während Radfahrer B die Kurve ohnehin nur langsam nehmen kann. Was stimmt?*



**E**s gilt die Rechtsregel (§ 19 Abs. 1 StVO), Radfahrer B hat Vorrang, und Radfahrerin A darf ihn weder zum unvermittelten Bremsen noch zum Ausweichen nötigen.

**H**

*Ein abgestelltes Auto blockiert einen Teil des Radstreifens, die Radfahrerin muss auf die Kfz-Fahrbahn ausweichen. Wer hat Vorrang, die Radfahrerin oder der Autolenker?*



**K**ommen beide gleichzeitig an der Stelle mit dem Hindernis an, muss die Radfahrerin warten. Denn § 7 Abs. 3 und § 11 Abs. 1 StVO besagen, dass Fahrzeuglenkende „beim Wechsel des Fahrstreifens den übrigen Verkehr weder gefährden noch behindern“ dürfen und den Fahrstreifen nur wechseln dürfen, nachdem sie sich davon überzeugt haben. Auch der Judikatur zufolge muss die Person, deren Fahrstreifen endet oder verstellt ist, besonders aufpassen und den anderen Fahrzeugen Vorrang geben.

Wären hier mehrere Fahrzeuge hintereinander unterwegs, wäre das Reißverschlussystem anzuwenden: dann müssten gemäß § 11 Abs. 5 die Autolenker\*innen den Radfahrenden den Fahrspurwechsel so ermöglichen, dass diese „jeweils im Wechsel einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug nachfolgen können“.

Das Gleiche gilt, wenn ein Radfahr- oder Mehrzweckstreifen endet und in die Fahrbahn übergeht.

# Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



## Wien, 5., Kohlgasse/Gießaufgasse Eine Tempeschwelle, die nicht wehtut

Um das Tempo von Kraftfahrzeugen zu begrenzen und so das Radfahren sicherer zu machen, sind oft Fahrbahnanhebungen notwendig. Deren übliche Trapezform mit abgewinkelten Übergängen verursacht beim Radfahren aber unangenehme Stöße. Geübte Radfahrende können die Stöße durch leichtes Aufstehen ein wenig abfedern; transportierte Gegenstände, aber auch Kinder in Transporträdern oder Kindersitzen, werden kräftig durchgeschüttelt.

In den fahrradfreundlichen Niederlanden sind sinusförmige Rampenprofile, bei denen dieses Problem nicht besteht, Standard. Auch in Salzburg gibt es solche Rampen schon.

Auf Anregung der Radlobby hat die Stadt Wien nun in der fahrradfreundlichen Straße Kohlgasse als Pilotprojekt eine sinusförmige Tempeschwelle bauen lassen. Das Ergebnis: Die Sinusform macht das Radfahren tatsächlich viel angenehmer, man gleitet gemütlich über die Schwelle. Sinusförmige Rampen sollten auf allen Fahrradstrecken zum Standard werden.



## Wien, 23., Atzgersdorfer Straße Autospur zu Radweg umgewidmet

In der Atzgersdorfer Straße gab es früher einen sehr schmalen Geh- und Radweg auf der Nordseite und einen ebenso schmalen Gehweg auf der Südseite. Jetzt wurde auf den 400 Metern zwischen Endemanngasse und Ziedlergasse eine der drei Autospuren umgewidmet, sodass der Gehweg auf der Südseite auf zwei Meter verbreitert und daneben ein etwa 2,5 Meter breiter Zweirichtungs-Radweg errichtet werden konnte.

Dadurch wurde das Carree Atzgersdorf mit der Fahrradstraße Gerbergasse und über diese mit dem Radweg in der Breitenfurter Straße und dem Liesingbachradweg verbunden.

Über eine breite und komfortable Rampe neben der Unterführung der Südbahn ist die Wohnsiedlung Carree Atzgersdorf barrierefrei erreichbar. Eine Mittellinie bei der Kreuzung Ziedlergasse macht Kfz-Lenkende bei der Betriebszufahrt auf den Zweirichtungs-Radverkehr aufmerksam.

Zwischen Endemanngasse und Wundgasse besteht weiterhin eine Lücke in der Radverbindung Atzgersdorfer Straße. Sie sollte schnellstmöglich geschlossen werden.



## Innsbruck, Innsteg Wichtige Verbindung für Radfahrende gesperrt

Der Innsteg ist eine wichtige Fuß- und Fahrradquerung auf Höhe des Innsbrucker Hofgartens. Er verbindet den Innradweg mit der Radroute Innallee. Die nächsten Möglichkeiten, den Inn zu queren, befinden sich mehr als 600 Meter nördlich und südlich.

Der 74 Meter lange und 2,3 Meter breite Steg wurde im Jahr 2015 für Radfahrende geöffnet. Er ist denkmalgeschützt und kann nicht umgebaut werden. Im Juli hat der Innsbrucker Gemeinderat beschlossen, das Radfahren am Innsteg zu verbieten. Begründung: Radfahrende seien auf dem schmalen Steg zu schnell unterwegs und gefährdeten Fußgänger\*innen. In der Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria ist allerdings seit 2014 – frühere Daten gibt es dort nicht – kein einziger Unfall dokumentiert, bei dem eine zu Fuß gehende Person verletzt wurde.

Die Radlobby Tirol schlägt zur Entspannung der Situation am Innsteg statt eines Fahrverbots eine Aktion zur Aufklärung und Bewusstseinsbildung vor.





**Wien, 22., Stadlauer/Langobardenstr.**  
**Abbiegeverbot wegen**  
**nicht existenter Unfälle**

Im Juni wurde in der Nebenfahrbahn der Erzherzog-Karl-Straße auf Höhe des Baumarkts ein Radweg gebaut. Dadurch wurde eine komfortable Radverbindung von der Unterführung Erzherzog-Karl-Straße bis zur Stadlauer Straße geschaffen.

Gemeinsam mit der Vernholzgasse, wo Tempo 30 verordnet ist, bildet der neue Radweg auch eine gute Möglichkeit, einen Abschnitt der stark befahrenen Stadlauer Straße zu umfahren. Allerdings nur Richtung Süden – denn Radfahrenden in Richtung Norden hat die Stadt vor einiger Zeit das Linksabbiegen in die Vernholzgasse verboten. Diese müssen jetzt also die Stadlauer Straße nutzen. Auch die Lange Allee ist dadurch vom Süden der Stadlauer Straße aus nicht mehr bequem erreichbar.

Auf eine Anfrage über die App „Sag's Wien“ nennt die Stadt die Verkehrssicherheit als Grund für das Abbiegeverbot. Laut der Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria hat sich an der Kreuzung aber mindestens seit 2013 kein einziger Unfall mit Fahrradbeteiligung ereignet, obwohl Radfahrende dort mindestens seit 2017 links abbiegen durften.



**Graz, Reininghausstraße**  
**Zum Seitenwechsel**  
**gezwungen**

An der Nordseite der Reininghausstraße verlief früher zwischen Heinrich-Heine-Straße und UNESCO-Esplanade ein durchgängiger Geh- und Radweg. Als mit der Errichtung des Stadtentwicklungsgebiets Reininghaus begonnen wurde, wurde die Straße für den Kfz-Verkehr ausgebaut, mit einer Geradeaus- und Rechtsabbiegespur und einer Linksabbiegespur in Richtung eines Betriebsgeländes, die kaum genutzt wird. Es wurden auch auf beiden Seiten Zweirichtungs-Radwege errichtet, aber jener an der Nordseite führt nur bis zur Zufahrt zum Betriebsgelände, dann fehlt wegen der Linksabbiegespur der nötige Platz.

Wer mit dem Rad Richtung Stadtzentrum unterwegs ist, muss daher die Straßenseite wechseln und je nach Zeitpunkt an bis zu drei Ampeln warten; wer zum nördlich gelegenen Köflacher Bahnhof will, sogar an bis zu vier. Da zwei davon Anforderungsampeln („Bettelampeln“) sind, benötigt man für die Strecke dadurch statt 25 Sekunden bis zu zwei Minuten.

Bis es möglich ist, die Radweglücke zu schließen, sollte der Radverkehr als Ausgleich für die minderwertige Radwegführung bei Anmeldung sofort Grün bekommen.



**Kärnten, Klopeinensee**  
**Neuer Radweg,**  
**vertane Chance**

In der Gegend um den Turner- und den Klopeinensee sind viele Menschen mit dem Rad unterwegs, sowohl Einheimische als auch Tourist\*innen. Entlang der L121, die die beiden Seen verbindet, ließ die zuständige Gemeinde St. Kanzian im Jahr 2022 auf Anregung der Radlobby Jauntal/Podjuna ein 800 Meter langes Teilstück eines Gehwegs zu einem 2,2 Meter breiten Geh- und Radweg verbreitern.

Leider übersah sie bei der Planung, dass die Mindestbreite für einen in beide Richtungen befahrbaren Geh- und Radweg 2,6 Meter beträgt. Im Frühjahr 2023 verordnete sie daher, dass der Weg nur bergauf mit dem Rad befahren werden darf; bergab muss die Fahrbahn benutzt werden.

Dass es jetzt immerhin bergauf einen Radweg gibt, ist zwar eine deutliche Verbesserung. Aber dass die Chance auf einen vollwertigen Zweirichtungs-Radweg, auf den nur 40 cm Breite fehlen, durch mangelnde Kommunikation zwischen den Gebietskörperschaften vertan wurde, ist schade.

# ARGUS Fördernde Mitglieder

## Fahrradshops

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



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



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



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



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



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



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



**huberista / CHHUBER bicycles GmbH**  
Christian Huber  
Erdbergstraße 22  
1030 Wien  
Tel.: 0676/366 09 00  
huberista.com



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



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



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



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



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



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



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



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



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



**Der 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-Fünfhaus**  
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



**2rad-shop GERHARDT GmbH**  
Langobardenstraße 19  
1220 Wien  
Tel.: 01 / 282 51 44  
office@2rad-shop.at  
2rad-shop.at



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



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



**Wienerwaldbiker.at**  
Friedrich Michael  
Wehrgasse 4  
2340 Mödling  
Tel.: 02236/273 07  
wienervaldbiker.at



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



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



## ZUM ROSTIGEN ESEL

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



## Rad & Sport Kiesel GmbH

Fahrradverkauf und Werkstatt  
Freistädterstraße 297  
4040 Linz  
Tel.: 0732/750 450  
info@radsport-kiesel.at  
radsport-kiesel.at



## 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  
Brunnengasse 5  
4616 Weisskirchen an der Traun  
Tel.: 0660/113 90 36  
info@ebmr.at  
ebmr.at



e-BikeMotorReparatur

## CleverCycling

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

**Clever Cycling**  
Van Raam Spezialfahrräder

## Reiseausrüstung

### Steppenwolf

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



## Radabstellanlagen

### radparkplatz.at

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

radparkplatz.at

## CONNEXURBAN

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

CONNEXURBAN  
PRODUCTS

## ORION Bausysteme GmbH

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



## ZIEGLER

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



## 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



## VORRADELN

### Raum für Fahrradkultur

Eisengasse 7  
6850 Dornbirn  
Tel.: 05572/40204  
hallo@vorradeln.at  
vorradeln.at



## Impressum

### DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

40. Jahrgang / Heft 3

#### Erscheinungsdatum

31. August 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 Seitzl

#### Cover

Bernd Pegritz  
berndpegritz.com  
@pegritz\_illustration

#### 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.

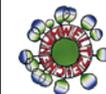


**Radlobby Österreich** ist  
Mitglied des Europäischen  
Radfahrerverbandes ECF.

#### 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

# ARGUS Shop

Beratung | Reparatur | Service

Super Angebot

KTM Trekking-Rad Life Tour  
Statt 1.999 € nur 1.499 €  
Riemenantrieb Shimano Alfine  
11-fach



Keego Trinkflaschen.  
Flasche 0,75 statt 39,90 nur 30 €;  
Flaschen 0,5 statt 34,90 nur 26 €  
Solange der Vorrat reicht

Titan-  
beschichtet

Melon Helme  
statt 79,90 € nur 62 €  
gültig auf lagernde Modelle



Im Set

Fahrradlichter  
schon ab 9 €



Abverkauf

Das leichteste  
Transportrad  
der Welt



GinkGo Cargo Bike schon ab 3.500 €

Neu! Jetzt auch als E-Bike  
lieferbar.

Radlobby ARGUS-Shop Frankenberggasse 11, 1040 Wien, Mo-Fr 14-19 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.



## Der Radschlag

Sie fragen – unsere Expert\*innen antworten

*Dürfen Motorräder Radbügel zuparken, und was kann ich dagegen tun?*

Dietrich Heller, 1180 Wien



**Lisa Lederer**

ist Rechtsanwaltsanwältin  
bei Alix Frank Rechtsanwältinnen

Grundsätzlich sind Fahrzeuge unter Bedachtnahme auf die beste Ausnutzung des vorhandenen Platzes so abzustellen, dass niemand gefährdet oder am Weg- oder Vorbeifahren gehindert wird.

Befinden sich die Radbügel auf der Fahrbahn, darf grundsätzlich jedes Fahrzeug, das dazwischen passt, dort abgestellt werden – also auch Motorräder, sofern sich nicht aus Verkehrsschildern oder Bodenmarkierungen ein Parkverbot für sie ergibt. Grüne Aufkleber mit Fahrradsymbolen auf den Radbügeln ändern daran nichts.

Zwischen Radbügeln am Gehsteig dürfen Motorräder nur abgestellt werden, wenn das Parken am Gehsteig an dieser Stelle ausnahmsweise durch Bodenmarkierungen zugelassen ist. Für Mopeds hingegen gelten hier die selben Regeln wie für Fahrräder.

Befinden sich die Radbügel in Fußgängerzonen, dürfen nach §24 StVO grundsätzlich nur Fahrräder dort parken und somit weder Mopeds noch Motorräder.

Wer ein Fahrzeug vorschriftswidrig abstellt oder so, dass jemand am Wegfahren gehindert wird, begeht eine Verwaltungsübertretung. Ist das direkte Gespräch mit dem Lenker oder der Lenkerin nicht möglich, können Sie die Polizei oder ein zuständiges Hilfsorgan, etwa die Parkraumüberwachung, auf den Verstoß aufmerksam machen.

*Gilt es (z.B. auf einem Gehsteig) als Fahren oder als Schieben, wenn man einen Fuß auf dem Pedal hat und sich mit dem anderen vom Boden abstößt?*

Die Redaktion



**Roland Romano**

ist Sprecher der  
Radlobby Österreich

Manchmal macht die Mär die Runde, dass man sich in Bereichen ohne Radfahrerlaubnis durch das sogenannte Rollern, also auf die beschriebene Art und Weise, fortbewegen dürfe. Die Rechtslage ist aber klar: Rollern gilt nicht als Schieben.

Im Jänner 1993 erklärte der Oberste Gerichtshof, dass jemand, der sich mit dem Fahrrad „wie mit einem Trittroller fahrend“ fortbewegt, „nicht einer radschiebenden Person und damit einem Fußgänger gleichgehalten werden“ kann.

Wenige Monate später entschied auch der oberösterreichische Verwaltungssenat, dass Rollern nicht als Schieben zu werten ist. Ihm zufolge gilt die Fortbewegung als Radfahren, wenn sie „unter Zuhilfenahme des Gleichgewichts- bzw. Balanceeffektes erfolgt“. Durch das Rollern sah er den Schutzzweck des Fahrverbotes am Gehsteig beeinträchtigt, weil man dabei – anders als beim Schieben – nicht sofort anhalten könne und auch „die Gefahr einer Gleichgewichtsinstabilität“ bestehe.

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



Tagsüber trauen sich in Mumbai fast nur Verkäufer\*innen und Essenslieferant\*innen aufs Fahrrad. Aber jetzt soll die Stadt mehr Radwege bekommen.

## Briefe aus der Ferne

### Dieses Mal: Mumbai

Früh am Morgen, wenn das Krächzen der Raben noch nicht von Lärm übertönt wird, gehören Mumbais Straßen den Radler\*innen. Dann genießen sie die freie Bahn, die ihnen in der Über-20-Millionen-Stadt nur selten zusteht: Kaum jemand hupt sie von der Seite an oder startet ein Überholmanöver. Zu anderen Tageszeiten sind die Fahrbahnen voll mit knatternden Rikschas, Motorrollern, Autos oder Kleinlastern.

Einen Fahrradboom erlebte die Küstenstadt während der Corona-Pandemie. Inzwischen dominieren wieder die tapferen Berufsradler\*innen das Bild: Eier-, Kokosnuss- und Milchverkäufer\*innen und der Mittagessens-Lieferdienst, die sogenannten Dabbawalas, die sich mit schwerfälligen Drahteseln ohne Gangschaltung durch den Verkehr schieben. Sie lassen sich nicht aus der Ruhe bringen im indischen Straßenverkehr, der für viele Europäer\*innen nur nach Chaos aussieht, aber seiner eigenen Logik folgt.

Freizeitfahrer\*innen hingegen sind fast nur spätabends oder frühmorgens unterwegs, und wegen der Frühlingshitze von bis zu 40°C und des starken Regens im Sommer ist Radfahren in Mumbai eher ein Wintersport.

Firoza Suresh aber möchte die Metropole ganzjährig in ein Fahrradparadies verwandeln. Die Aktivistin arbeitet ehrenamtlich mit der Stadt, der Polizei und Firmen zusammen, macht Druck für bessere Infrastruktur und stellt Frauen und Kindern kostenlos Fahrräder zur Verfügung. Wohl auch auf ihre Initiative hin plant die Stadt Mumbai jetzt, endlich mehr Radwege und Fahrradständer zu bauen.

Natalie Mayroth

Zwei Männer sitzen auf stelzenhohen Fahrrädern. Eine Hand haben sie am Lenker, die andere umgreift eine zwei Meter lange Holzstange, an deren Ende ein Boxhandschuh fixiert ist. Langsam und wackelig bewegen sie sich aufeinander zu. Treten in die Pedale, werden schneller – die Spannung der ungefähr 50 Zuschauenden entlädt sich in Kreischen und Schreien. In dem Moment, in dem sich die Radritter mit ihren Lanzen treffen, kocht die Stimmung über: noch mehr Schreie, Adrenalin, Angst. Und dann fällt einer.

### Ungeschützt auf den Asphalt

Seitlich nach hinten wirft es ihn aus zwei Metern Höhe ungeschützt auf den Asphalt. Schockmoment, Luft anhalten, Stille. Doch der gefallene Reiter, wie sein Gegner schon leicht alkoholisiert, rappelt sich auf und streckt breit grinsend die Arme in die Höhe – die Menge jubelt. „Zieh dir doch für die nächste Runde wenigstens einen Helm an“, bittet eine besorgte Freundin ihn, aber er schwingt sich schon wieder auf sein Riesenrad, um ins nächste Duell zu reiten. „Dann wär’s nicht real“, entgegnet er selbstbewusst und fährt los.

Diese Szene stammt nicht aus einem Ritterfilm, sondern hat sich im April in den Hallen des Kulturquartiers Sankt Bartlmä in Innsbruck abgespielt. Das ritterliche Radturnier war Teil eines Events der Fahrradbot\*innen – einer Community voller Leidenschaft und Punk, die selbst unter Radfahrer\*innen wenig bekannt ist. Wie tickt diese Szene und warum veranstaltet sie so merkwürdige Wettbewerbe?

### Schnitzeljagd auf Rädern

Flo ist 28 Jahre alt und sieht so aus, wie viele sich einen typischen Punk vorstellen. Nasenpiercing, große Tunnel im Ohrläppchen, schwarz gekleidet, Lederjacke mit Nieten. Eine Woche nach dem Turnier in Sankt Bartlmä sitzt er auf einem Plastikstuhl in seiner kleinen Fahrradwerkstatt in Innsbruck, bietet Bier und Salzstangerln an und erzählt von seinem Beruf, der Szene und der Idee hinter dem Ritterturnier.

In der Werkstatt stehen neben leeren Bierkisten verschiedenste „freak bikes“: Fahrräder, die Flo in Handarbeit umgebaut hat, je verrückter, desto besser. Tandem-Konstruktionen, ein Fahrrad mit zwei Meter langer Gabel und ebenso hoch angebrachtem Sattel, Hinterräder mit eigener Lenkachse, die wie die vorderen beim Lenken mitdrehen.

Mit dem Schrauben begonnen hat Flo vor einigen Jahren, ungefähr zu der Zeit, als er auch seine Kurier-Karriere startete. „Ich bin draufgekommen,

dass ich irgendwas mit Radeln machen muss, weil sonst schmeiß ich jeden Job hin“, sagt er.

Beim Radritter-Turnier in Sankt Bartlmä war Flo derjenige, der sich länger auf dem Fahrrad halten konnte. Der ritterliche Showdown war der Abschluss eines sogenannten Alleycat, einer Schnitzeljagd auf Rädern. An Checkpoints müssen die Teilnehmer\*innen bei diesen Rennen bestimmte Aufgaben lösen. „Da sind

die verrücktesten Dinge dabei“, sagt Flo. „Einmal sollten wir herausfinden, was auf dem Kreuz steht, an dem Jesus hängt. Das Kreuz war irgendwo am Arsch der Welt am Berg. Ich fahr da also hoch und was steht oben? INRI ... Du bist so fokussiert aufs Rennen – und dann stehst du davor und denkst dir: Das hab ich eh gewusst.“

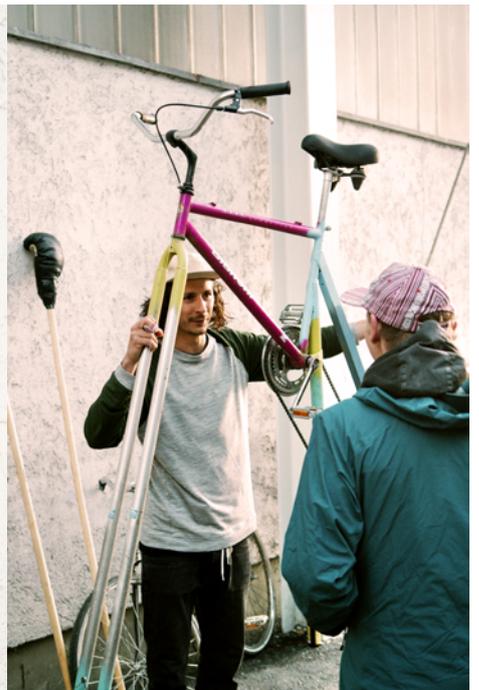
Entstanden ist das Konzept der Rennen in der New Yorker Kurierszene in den Neunzigerjahren; eine alley cat



## Die Ritter von der streunenden Katze

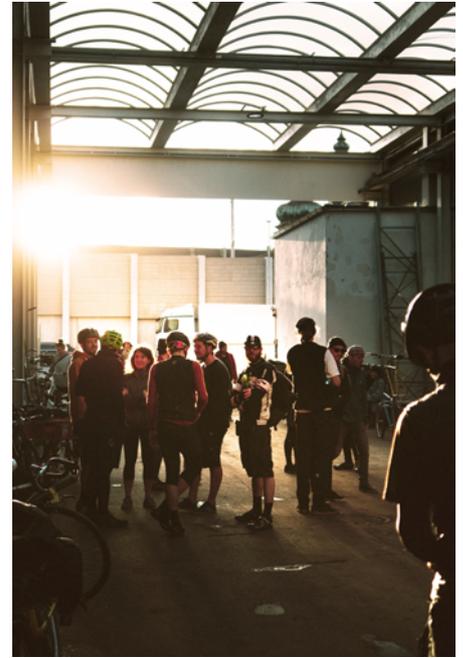
Selbstgebaute Räder, kuriose Turniere und ein Vibrator in einer Kiste: Fahrradkurier\*in ist nicht nur ein Job, sondern eine Lebenseinstellung. Ein Rennen in Innsbruck bietet Einblicke in eine Szene voll Punk und Leidenschaft.

REPORTAGE: Nico Knappe FOTOS: Florian Scheible



Viele Fahrradbot\*innen bauen in ihrer Freizeit Räder zu „freak bikes“ um – je verrückter, desto besser. In einer Halle in Innsbruck matchen sie sich darum, wer sich länger auf einem stelzenhohen Fahrrad halten kann.

Flo verleiht einen Pokal an den Sieger des Alleycat (links). Zwischen Rennen und Ritter-Turnier bleibt Zeit zum gemütlichen Plaudern.



ist eine streunende Katze. Mittlerweile gibt es Alleycats in vielen österreichischen Städten – in Innsbruck etwa, wo Flo lebt, bis zu fünf Mal im Jahr. Organisiert und eingeladen wird von Privatpersonen, meist über einen E-Mail-Verteiler. Wer ein Rennen gewinnt, muss das nächste planen und organisieren.

Auch Ralph hat am letzten Rennen in Innsbruck teilgenommen. Er startete seine Kurier-Karriere 2007 neben dem Studium und fährt seit fast zehn Jahren Alleycats. Er spricht ruhig und bedacht, wirkt nicht wie ein Draufgänger – doch beim Alleycat, sagt er, könne er voll aus sich herauskommen. Vom letzten Rennen besonders in Erinnerung geblieben ist ihm ein Haltepunkt, an dem er in eine Kiste greifen und den Gegenstand darin ertasten musste – es war ein Vibrator. An einem anderen Checkpoint habe man sich zehn Mal im Kreis drehen und dann eine gerade Linie laufen müssen, erzählt er.

### Frisuren und der „dead fucking last“

Das Rennen gewinnt, wer am schnellsten ist. Aber auch Spaßpreise sind bei Alleycats üblich – in St. Bartlmä etwa wurde ein Preis für die „schönste Frisur“ vergeben und der „dead fucking last“ wurde mit dem Vibrator aus der Kiste belohnt. Der Leistungsgedanke steht dabei nicht an erster Stelle, es gehe um Spaß und „den familiären Kontext“, sagt Flo.

Die Kurierszene, das ist eine kleine, bunte Community aus Punks, Linken, Alternativen. Die meisten sind jung und fahren neben dem Studium. Das Geld ist nicht ihre Hauptmotivation: für eine Stunde schnelles Radeln bekommt Flo zwölf Euro, Reparaturen muss er aus eigener Tasche zahlen. Zumindest gibt es seit 2020 einen Kollektivvertrag und

damit fixe Stundenlöhne. „Früher sind wir nach Auftrag gefahren, da hast du schnell sein müssen“, sagt Flo, „jetzt kann man immerhin gemütlich bei der roten Ampel stehen bleiben.“

### Einmal Bote, immer Bote

Für Flo und viele andere ist diese Arbeit nicht nur ein Job, sondern eine Lebenseinstellung. Das unterscheidet die „klassischen“ Kurier\*innen, die alles von Bauplänen über Blutproben und Kündigungsschreiben bis hin zu Schwimmreifen transportieren, auch von jenen, die für die großen Essenslieferdienste Pizza und Currys ausfahren. Individualität, ausgedrückt in der Kleidung und in den gepimpten Fahrrädern, hat in der Kurierszene einen hohen Stellenwert; „allein die Übersetzung beim Fixie sagt was über den Charakter“, sagt einer aus der Community.

Flo schätzt an der Szene vor allem den Teamgeist – „wenn du einen Platten hast, dann funkst du das schnell und jemand kommt dir zu Hilfe“ – und die Tatsache, dass er beim Arbeiten den ganzen Tag in der Stadt unterwegs ist: „Man trifft immer wen, weiß, wo was passiert, erfährt von jeder Fete.“

Wer einmal Kurier sei, bleibe es ein Leben lang, sagt Flo: „Wenn du mit dem Fahren aufhörst, bist du nicht mehr Messenger, sondern Exenger. Aber du bleibst Kurier.“

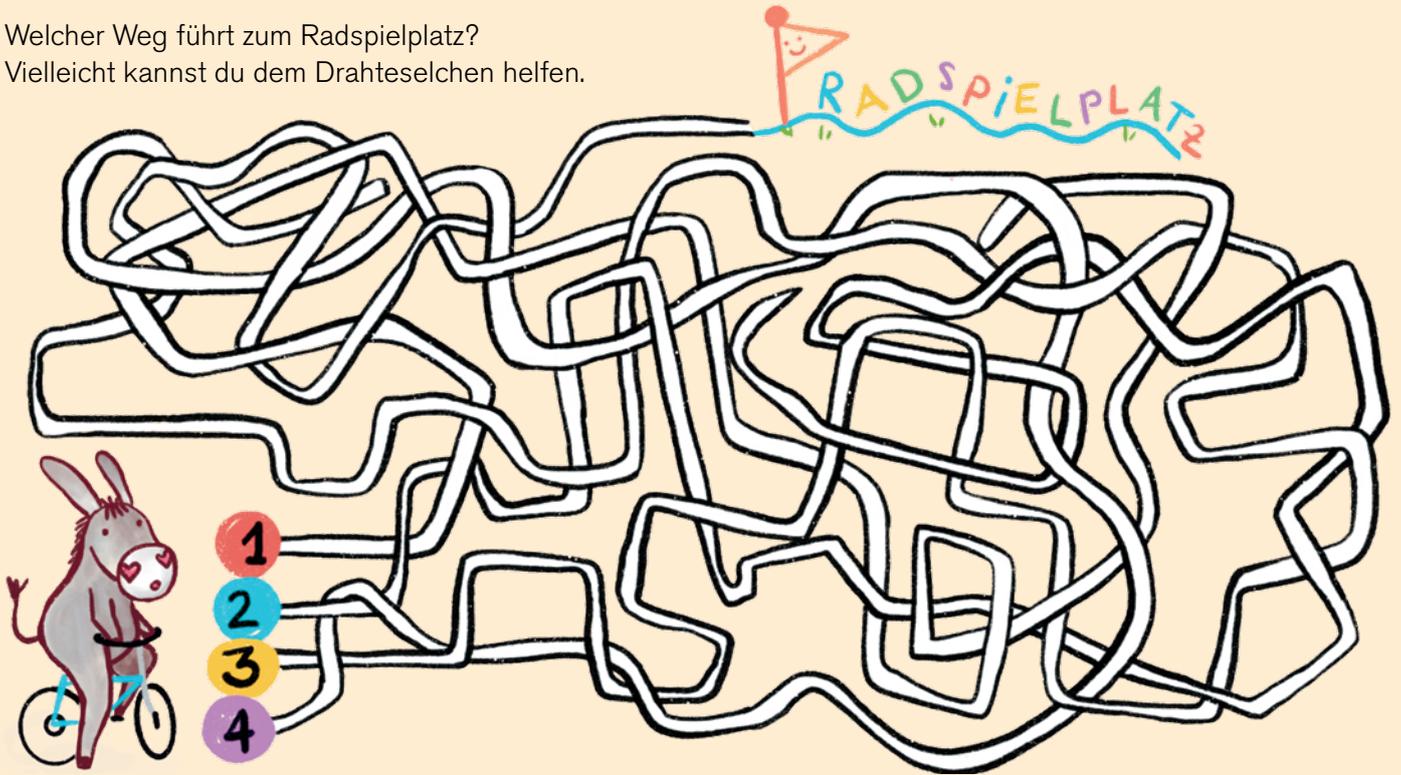
Als ein solcher freut er sich schon auf das nächste Alleycat. Und auf den „bike war“, der Gerüchten zufolge bald unter den Innsbrucker Radbot\*innen stattfinden soll – einen Wettkampf, bei dem die Kontrahent\*innen von ihren selbstgebastelten freak bikes aus versuchen, die Räder der jeweils anderen zu zerstören. Natürlich ohne Helm, sonst wäre es ja nicht „real“.



## RÄTSELSPASS

### Was für ein Wirrwarr

Welcher Weg führt zum Radspielplatz?  
Vielleicht kannst du dem Drahteselchen helfen.



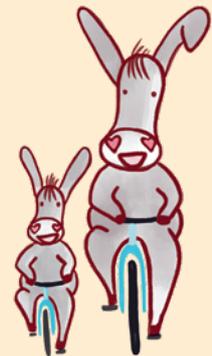
### Schick uns die Lösung!

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir fünf Paar bunte Fahrradsocken. Frag deine Eltern, ob du mitspielen darfst, und schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an [kinder@drahtesel.or.at](mailto:kinder@drahtesel.or.at).  
Einsendeschluss ist der 30. November 2023. Alle Infos auf [drahtesel.or.at/kinder](http://drahtesel.or.at/kinder)

## WISSEN

### Darfst du alleine mit dem Fahrrad fahren?

Das hängt von deinem Alter ab:



### Tipp

Bist du noch nicht zwölf Jahre alt, darf deine Begleitperson neben dir fahren, außer auf Schienenstraßen.

### Radfahrprüfung

Die Prüfung darfst du ablegen, wenn du zehn Jahre alt bist. Wenn du in die vierte Klasse gehst, kannst du sie auch schon mit neun Jahren machen.

# Die Stadt als Bühne

Mit ihren Radperformances will die Künstlerin Conny Zenk alltägliche Wege zu besonderen machen und ihrem Publikum die Straßen als Lebensraum näherbringen – mit Hilfe von Soundbikes und Sonnenuntergängen.

REPORTAGE: Clara Felis FOTOS: Hannah Mayr



Beim „Spiral Bike“ geht es mehrere spiralförmige Brückenauffahrten hinauf und hinab.

radperformance.at  
connyzenk.com

**E**in sommerlich warmer Freitagabend, der Himmel ist wolkenlos. Auf der Prater-Hauptallee in Wien sind Dutzende Radfahrer\*innen unterwegs, rollen dahin, überholen einander. Etwa 60 von ihnen versammeln sich unter der Brücke, über die der Autoverkehr der Südosttangente dröhnt. Es ist eine bunte Mischung an Menschen: junge, alte, Radbot\*innen, Leute von der Selbsthilfefwerkstatt Bike Kitchen, Alltagsradfahrende. Klappräder stehen zwischen Fixies und normalen Stadträdern.

## Ein Beat, Stimmen, ein Rauschen

Die Radfahrer\*innen sind für den Soundride hier, eine der vielen Spielarten der Radperformances, mit denen die Wiener Künstlerin Conny Zenk seit 2015 bis zu zehn Mal pro Jahr die Stadt zur Bühne macht.

Zenk will mit ihren Performances „Städte und Wege gemeinsam mit anderen Menschen und mit audiovisueller Begleitung erfahren und daraus ein Happening machen“, hat sie eine Woche zuvor bei einem Gespräch in ihrem Atelier in den Räumen des Vereins Kunstkanal im zweiten Bezirk erklärt.

Das Ziel: das Publikum soll den Raum, in dem es sich täglich bewegt, als einen besonderen erfahren, soll die Straßen als Lebensraum wahrnehmen, sie sich aneignen.

Zenk, Ende 30, kurze schwarze Haare, Undercut, Football-Shirt, schwarze Radlerhose, spaziert zwischen den Menschen umher, heißt den einen und die andere willkommen, plaudert. Im Hintergrund läuft Musik. Bässe, Beats, verwoben mit Verkehrsgeräuschen. Die Musik kommt aus Boxen, die auf fünf Lastenrädern festgezurt sind – ein Soundsystem, das Zenk und ihr Kollege Georg Hartl speziell für ihre Performances entwickelt haben. Auf einem weiteren Lastenrad werden ein Mischpult und weitere Technik transportiert.

Als die Sonne beginnt unterzugehen, nimmt sich Zenk ein Mikro, dankt ihrem Team und erklärt ein paar Handzeichen für die Gruppenfahrt: eine er-

hobene Hand etwa bedeutet „stehenbleiben“ oder „langsamer werden“.

Dann geht es los: „Spiral Bike“ heißt die heutige Performance, nach den spiralförmigen Brückenauffahrten, über die sie führen wird. Zenk fährt mit einem der Soundbikes voraus, die Fahrer\*innen der restlichen Soundbikes verteilen sich zwischen dem Publikum. So werden alle Mitfahrenden von den Klängen aus den Lautsprechern umwoben: unterschiedliche Geräusche, manchmal ist da ein Beat, manchmal sind Stimmen zu hören, oft ein Rauschen, das abebbt und wiederkommt. Elektronische Versatzstücke, die eine musikalische Richtung angeben und dann doch wieder verfliegen.

Musik, mit Stadtgeräuschen verwoben, sei Teil jeder ihrer Performances, sagt Zenk. Die haben sie mittlerweile unter anderem nach Linz, ins norddeutsche Lüneburg und nach Timișoara in Rumänien geführt.

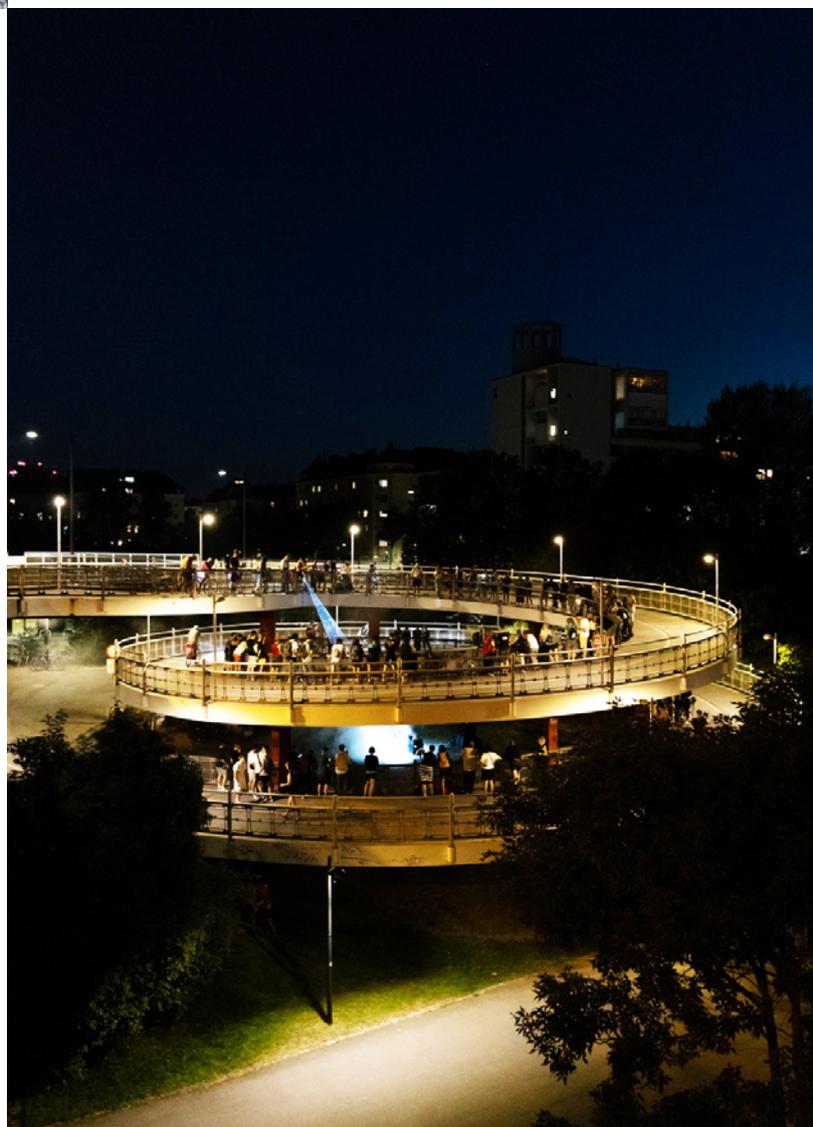
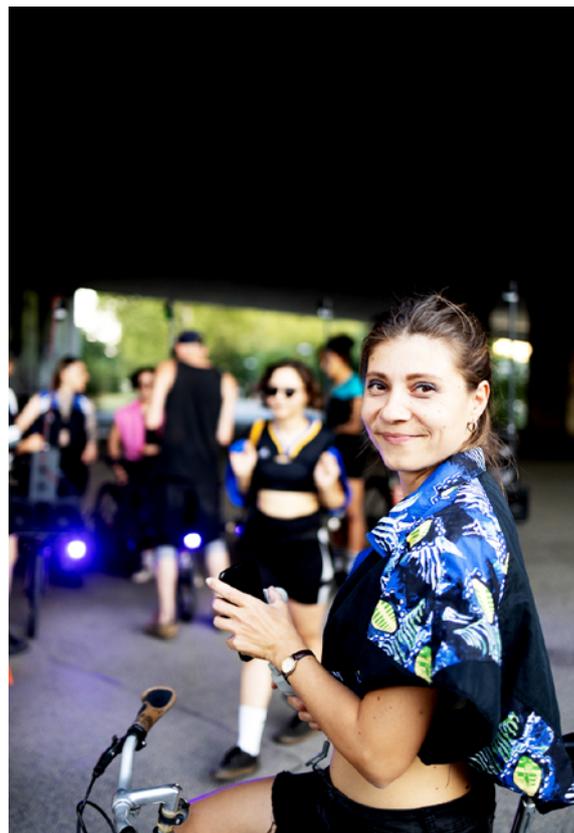
## Die Abendstimmung einfangen

Der heutige Weg verläuft unter der Südosttangente zur Donauinsel, mehrmals geht es über verschiedene Brücken zwischen der Insel und der transdanubischen Seite der Neuen Donau hin und her, bis die Gruppe bei Sonnenuntergang die Spirale der Brigittenauer Brücke erreicht. Ein Moment, den sie bei jedem Soundride einfangen wollen, sagt Conny Zenk: die Abendstimmung, die Veränderung der Stadt, wenn es dunkler wird.

Bei der Brigittenauer Brücke, dem Endpunkt des heutigen Soundrides, angekommen, setzen sich manche Zuschauer\*innen ins Gras, andere spazieren auf der Brücke herum, während die Soundbike-Fahrer\*innen die Spirale hinauf und hinunter radeln. Der Klang bewegt sich waagrecht und senkrecht durch den Raum, dazu gibt es eine Lichtinstallation auf dem Rasen.

Der sommerliche Abend wird zur Nacht, das Publikum zerstreut sich. Der Heimweg führt über bekannte Strecken, die durch den Soundride in besonderer Erinnerung bleiben werden.

Rechte Seite:  
Über ein eigens entwickeltes Soundsystem wird das Publikum von Klängen umwoben. Bei Einbruch der Dunkelheit kommt die Gruppe an ihrem Ziel an, hier gibt es zum Sound noch eine Lichtinstallation.





## Plädoyer für den Umstieg aufs Fahrrad

Klimakrise, CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, Gendergerechtigkeit, Gesundheit, Lärmbelastung, Platzverbrauch sowie der Wirtschaftsfaktor Fahrrad: Das sind nur einige der 33 Gründe für den Umstieg aufs Fahrrad, die die Soziologin und freie Journalistin Stefanie Meier (sie hat auch schon für den DRAHT-ESEL geschrieben) in ihrem Buch gesammelt hat. Neben den Erklärungen, warum das Fahrrad in vielen Bereichen Lösungen bieten kann, gibt die Autorin auch Geschichten von Radfahrer\*innen wieder, die erzählen, was ihnen das Fahrrad bedeutet und was ihnen zum Thema Rad wichtig ist. Ein Plädoyer fürs Radfahren – im Alltag, im Urlaub, als Sportgerät und als Transportmittel, am Land genauso wie in der Stadt.

Omo Lisboa

**Meier, Stefanie**  
**Der Fahrrad-Effekt**  
 33 Gründe, warum wir jetzt umsteigen müssen  
 Unterachwald: ampuls-Verlag, 2023  
 ISBN 978-3-9505385-0-2  
 204 Seiten  
 25,50 Euro



## Fotografischer Rückblick auf Österreichs Radgeschichte

Seit 150 Jahren gibt es in Österreich Fahrräder. Die Autoren dieses Fotobuchs haben knapp 300 historische Abbildungen vom Fahrrad in allen Lebensbereichen zusammengetragen und widmen sich in acht Kapiteln verschiedenen Bereichen der österreichischen Fahrradkultur, sei es am Land, in der Stadt oder auch als wichtiges Accessoire im Fotostudio. Seit der Entwicklung des „Sicherheits-Niederrades“ war das Rad stets im Alltag der Menschen präsent: als Fortbewegungs- und Transportmittel, aber auch als Freizeit- und Sportgerät. Das Rad als Vehikel der Freiheit und Emanzipation, die Prominenz und das Fahrrad sowie Politik und Sport sind ebenso mit dabei. Ein imposanter Rückblick auf Österreichs Radgeschichte.

Omo Lisboa

**Marschik, Matthias; Schütz, Edgar; Wehap, Wolfgang**  
**Österreich fährt Rad**  
 150 Jahre Fahrradgeschichte in Bildern  
 Schleinbach: Edition Winkler-Hermaden, 2023  
 ISBN 978-3-9505166-5-4  
 184 Seiten, 40,50 Euro  
 12,40 Euro



Anzeigen

# Energie und Mobilität neu denken


INNOVAMETALL

**INNOVAMETALL GmbH**  
 4240 Freistadt, Galgenau 28  
[www.innovamettall.at](http://www.innovamettall.at)

## 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](http://cfe-zertifizierung.at)



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM  
FAHRRADFREUNDLICHEN  
BETRIEB



Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provaznik



## TECHNIK-TIPP

# Pssst!

Quietschende Bremsen sind nervtötend. Wie man sie zum Schweigen bringt, hängt vom Bremssystem ab. Oft aber reichen schon ein paar Handgriffe.



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

## Anfänger\*innen

**Hat deine Bremse eine Schraube** locker? Dadurch entstehen Vibrationen, die zu Quietschen führen können. Überprüfe also, ob alle Schrauben deiner Bremse noch fest sitzen.

Oft quietschen Bremsen, weil die Beläge abgefahren sind. Beläge von Felgenbremsen haben meist Indikatoren, die das anzeigen; auch wenn der Gummi hart und porös wirkt, ist ein Tausch sinnvoll. Bei V-Brakes können auch falsch ausgerichtete Beläge das Problem sein. Bei Scheibenbremsen geben die Hersteller eine Mindeststärke an, meist beträgt sie einen Millimeter. Wie du Beläge selbst ausbauen und tauschen kannst, kannst du in DRAHT-ESEL 3/21 (für V-Brakes) oder 1/22 (für Scheibenbremsen) nachlesen.

Hast du Scheibenbremsen, beuge Quietschen vor, indem du beim Ölen der Kette immer gut darauf achtest, dass kein Kettenöl auf die Bremsscheibe gelangt – vor allem, wenn du einen Spray verwendest. Ein allzu sorgloser Umgang mit Kettenspray ist ein häufiger Grund für quietschende Bremsen.

## Fortgeschrittene

**Leicht kontrollieren kannst du**, ob die Felge oder die Bremsscheibe verschmutzt oder gar fettig ist. Ein gewisser dunkler Abrieb von den Belägen ist normal, aber dieser ist trocken und weist keinen öligen Film auf.

Ist die Scheibe deiner Scheibenbremse frei von Öl und quietscht trotzdem, kannst du die Beläge abschleifen. Baue sie dafür aus und bearbeite sie mit

einem nicht zu groben Schleifpapier (Körnung rund 120), bis sie wieder matt und gold-gelblich sind. Das macht aber nur Sinn, wenn die Beläge noch mehr als einen Millimeter dick sind.

Ist Öl oder Fett auf die Scheibe oder Felge gelangt, kannst du sie mit Spiritus oder Isopropylalkohol (gibt's in der Apotheke) und einem sauberen Tuch reinigen. Benutze auf keinen Fall das beliebte WD40. Hat deine Bremsscheibe kleine Löcher, kannst du diese mit Hilfe von Wattestäbchen sauber kriegen. Tausche unbedingt auch die Bremsbeläge – sonst wird die gereinigte Scheibe oder Felge gleich wieder mit einem Ölfilm von den Belägen verunreinigt, und das Quietschen geht weiter.

Bei Scheibenbremsen musst du die neuen Beläge anschließend gut einbremsen. Die meisten Hersteller empfehlen, rund 30 Mal von hohem Tempo abrupt bis fast zum Stillstand abzubremesen.

## Profis

**Wenn deine Scheibenbremse** jetzt immer noch quietscht, kann ein Wechsel der Bremsscheibe Abhilfe schaffen. Schau zuerst, welchen Scheibentyp du hast: Eine Sechs-Loch-Scheibe, die mit sechs Schrauben an der Nabe befestigt ist, oder eine Centerlock-Scheibe?

Besorge dann eine passende neue Scheibe mit dem richtigen Durchmesser – die Angabe dazu findest du auf der alten Scheibe, bei Citybikes und Alltagsrädern sind es meist 160 Millimeter.

Hast du eine Centerlock-Scheibe, brauchst du zum Ab- und Neumontieren außerdem einen speziellen Abzieher; für die 6-Loch-Scheibe brauchst du in der Regel einen 25er-Torxschlüssel. Achte bei 6-Loch-Scheiben darauf, sie in der auf der Scheibe angeführten Laufrichtung zu montieren.

Wie neue Beläge musst du auch eine neue Bremsscheibe gut einbremsen.





Benjamin Stagl hat das teuerste der vier Testräder ausprobiert – und war davon begeistert.

Test

## Das klappt

Falträder werden immer leichter und immer beliebter. Noch machen sie nur einen kleinen Teil des Fahrradmarkts aus, doch zuletzt stieg die Zahl der verkauften Exemplare innerhalb eines Jahres um 63 Prozent – und seit März gibt es auch noch eine neue Förderung. Unsere Autoren haben vier aktuelle Modelle getestet und festgestellt: Bequemes Falten ist nicht billig.

TESTBERICHTE: Razvan Matei, Benjamin Stagl, Andreas Voit



**Lauftradgröße**  
20 Zoll

**Schaltung**  
8 Gang

**Gewicht**  
13 kg

**max. Belastung**  
110 kg

**Faltmaß**  
67x32x82 cm

**Preis**  
929,-  
[dasfaltrad.at](http://dasfaltrad.at)

**Transparenzhinweis:** Benjamin Stagl und Razvan Matei arbeiten in einem Fahrradgeschäft, das auch Falträder verkauft – aber keine Räder der hier getesteten Hersteller.

Razvan Matei testet

### Dahon Vitesse D8 MR

**Fahren:** Beim Fahrverhalten zeigt sich das Dahon von seiner guten Seite. Auf dem Sattel vermittelt es mir einen stabilen Eindruck, relativ zügig zische ich damit durch die Straßen. Bremsen und schalten lässt sich das Rad annähernd so gut wie das doppelt so teure Tern. An Reifen und Schaltung bemerke ich aber schon nach ein paar Testfahrten Gebrauchsspuren, bei längerem Gebrauch dürfte man die mindere Qualität der Bauteile zu spüren bekommen.

**Falten:** Der Faltmechanismus des Dahon Vitesse D8 ähnelt mehr dem eines alten Puch-Klapprads als dem eines modernen Faltrads. Ein Gelenk in der Mitte des Hauptrahmens bringt das Rad auf die halbe Größe.

Schnell gefaltet ist es dennoch nicht, denn um es in Öffis zu transportieren, sind fünf weitere Schritte nötig, bei denen ich mir noch dazu mehrmals die Finger ein-klemme.

**Tragen:** Der Transport entpuppt sich als schwierig, denn Rollen hat das Dahon keine, bequem schieben kann ich es daher nicht. Auch das Tragen wird schnell sehr unangenehm, denn das Rad hat keinen Tragegriff, und seine 13 Kilo Gewicht verteilen sich auf ein vergleichsweise großes Packmaß.

**Fazit:** Wirklich glücklich wird man mit dem Dahon im Alltag vermutlich nicht. Empfehlen kann ich es nur Menschen, denen sowohl der Platz als auch das Geld für ein „normales“ Fahrrad fehlt.

## Benjamin Stagl testet Tern BYB P8

**Fahren:** Das Tern benötigt keine Eingewöhnungsphase. Dank der gelungenen Lenkgeometrie kann ich trotz der kleinen Laufräder leicht die Spur halten; mit den breiten Reifen komme ich gefahrlos über Gleise und Pflasterstein. Durch das Schnellspannsystem am Vorbau kann ich die Lenkerhöhe jederzeit verstellen und mal zügig durch die Stadt treten, mal komfortabel aufrecht sitzen.

**Falten:** Durch Scharniere kann ich das Tern im Handumdrehen in ein Paket verwandeln. Um die Arretierungshaken zu lösen, ist aber einige Kraft nötig. Auf seinen beiden um 360 Grad schwenkbaren Rollen lässt

sich das Tern gut schieben – will aber auch nicht zu rollen aufhören, wenn die Bahn damit anfängt. Damit es nicht wegrollt, muss ich das Rad auf die Seite legen. So braucht es allerdings deutlich mehr Platz. Wieder aufklappen lässt sich das Alu-Origami mit einem Handgriff über den metallenen Hebel am Heck. Gut gelöst!

**Tragen:** Für ein Faltrad ist das Tern eher groß geraten, entsprechend schwierig ist das Handling. Silikonpolster unter der Sattelspitze ermöglichen das Tragen des offenen Rads auf der Schulter, ersetzen jedoch keinen Tragegriff.

**Fazit:** Ausgereiftes Design, sehr brauchbar.

**LaufRADgröße**  
20 Zoll

**Schaltung**  
8 Gang

**Gewicht**  
14,3 kg

**max. Belastung**  
120 kg

**Faltmaß**  
35x81x52 cm

**Preis**  
1.899,-  
[ternbicycles.com](http://ternbicycles.com)



## Andreas Voit testet Nanoo FB14

**Fahren:** Das Nanoo lässt sich gut fahren, mit der Sechsgang-Schaltung sind kleinere Steigungen kein Problem. Die Scheibenbremsen funktionieren gut. Leider hat das Rad weder Gepäckträger noch Lichtanlage. Auch der Seitenständer überzeugt mich nicht: Er bietet keinen sicheren Stand, egal ob das Rad gefaltet oder aufgeklappt ist. Ich nutze das Nanoo beim Pendeln zwischen Niederösterreich und Wien und muss es in der Schnell- und Straßenbahn festhalten, damit es beim Anfahren und Stoppen nicht ständig kippt.

**Falten:** Der Faltmechanismus ist intuitiv und unkompliziert. Er funktioniert allerdings nur, wenn ein mittlerer Gang eingelegt ist. Das Nanoo

lässt sich nur der Länge nach falten, weshalb es im Vergleich zu anderen Modellen zusammengeklappt recht groß ist. Auch der Lenker lässt sich einklappen, wobei ich zum Lösen des Hebels viel Kraft aufwenden muss.

**Tragen:** Das Nanoo ist leicht, aber wegen seiner Größe umständlich zu tragen. Es lässt sich auch im gefalteten Zustand schieben. Man darf es dazu aber nicht komplett zusammenfalten, sondern muss den Sattel, der zur Fixierung verwendet wird, ein wenig herausziehen, sonst berühren sich die Räder.

**Fazit:** Zum Pendeln mit Bahn oder Bus ist das Nanoo aufgrund seiner Größe und des instabilen Seitenständers nur bedingt geeignet.

**LaufRADgröße**  
14 Zoll

**Schaltung**  
8 Gang

**Gewicht**  
12,3 kg

**max. Belastung**  
90 kg

**Faltmaß**  
99x74x30 cm

**Preis**  
1.283,-  
[dasfaltrad.at](http://dasfaltrad.at)



Die Autoren Andreas Voit, Benjamin Stagl und Razvan Matei (v.l.) waren mit ihren Testrädern unterschiedlich glücklich.

### Faltrad-Förderung

Seit März fördern das Klimaschutzministerium und der Sportfachhandel den Kauf von Falträdern durch Besitzer\*innen von Öffi-Jahreskarten mit bis zu 600 Euro.

[klimaaktiv.at/foerderungen/radfoerderung](http://klimaaktiv.at/foerderungen/radfoerderung)



**Laufradgröße**  
12 Zoll

**Schaltung**  
6 Gang

**Gewicht**  
10,9 kg

**max. Belastung**  
100 kg

**Faltmaß**  
55x40x25 cm

**Preis**  
1.750,80  
[kwigglebike.com](http://kwigglebike.com)

Andreas Voit testet

## Kwiggle flash ultrakompakt

**Fahren:** Zugegeben, das Fahren mit dem Kwiggle ist gewöhnungsbedürftig: Man steht dabei auf dem Fahrrad, der freischwingende Sitz soll nur in der Haltung unterstützen. Ich muss mich auch länger spielen, bis die Sitzhöhe passt. Mit etwas Übung aber ergibt sich ein wunderbares Fahrgefühl, und durch die stehende Haltung überträgt sich mehr Kraft auf die Pedale als bei normalen Fahrrädern.

Das Kwiggle ist mit Batterielichtern ausgestattet. Die getestete Variante hat einen Gepäckträger am Lenker, in den Taschen eingehängt werden können, und sechs Gänge. Drei davon sind mit der Hand zu bedienen, die anderen über den sogenannten Schlumpfdrive, also indem man mit dem Fuß gegen die Pedalachse kickt.

Ein Nachteil: Die Räder des Kwiggle sind so klein, dass man nur Hindernisse bis

zu einer Höhe von zwei Zentimetern fahrend überwinden kann. Daher muss ich bei so manchem Übergang von Fahrbahn auf Radweg kurz absteigen und das Rad über den Randstein heben.

**Falten:** Dem Kwiggle liegt eine ausführliche, bebilderte Bedienungsanleitung bei. Damit lässt sich der Faltmechanismus leicht erlernen. Das Rad kann sowohl in der Länge als auch in der Höhe zusammengefaltet werden, wodurch es sogar in ein kleines ÖBB-Schließfach passt und sich in der Arbeit leicht unter dem Schreibtisch abstellen lässt.

**Tragen:** Das Kwiggle lässt sich sowohl im normalen als auch im gefalteten Zustand leicht tragen. Außerdem besitzt es zwei Rollen – zieht man den Lenker aus, kann man das Rad wie einen Trolley ziehen.

**Fazit:** Ideal fürs Pendeln.

### 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)



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



## Mal glatt, mal holprig

Die EuroVelo-Routen versprechen angenehmes und unkompliziertes Radfahren, halten das aber nicht auf allen Strecken. Jetzt sollen sie evaluiert und langfristig so umgebaut werden, dass Radfahrende sich darauf durchgängig wohlfühlen können.



Eine EuroVelo-Etappe, zwei Welten: Auf dem EuroVelo 9 zwischen der tschechischen Grenze und Wien finden Radfahrende wechselhafte Bedingungen vor.

BERICHT: *Andrzej Felczak*

**E**uroVelo, das steht für unkomplizierte Radtouren kreuz und quer durch Europa. Wer eine Reise auf einem EuroVelo plant, erwartet schöne und komfortable Radwege.

Manchmal bekommt er oder sie diese auch, in Österreich zum Beispiel auf dem EuroVelo 6, der asphaltiert abseits vom Autoverkehr entlang der Donau verläuft. Manchmal aber nicht – auf dem EuroVelo 9 etwa gibt es im Weinviertel Abschnitte entlang stark befahrener Landstraßen mit Tempo 100.

### Eine eigens entwickelte App

Um die Routen sicherer und komfortabler zu machen und sie besser zu beschildern und an den Öffentlichen Verkehr anzubinden, hat das österreichische NECC im Jänner 2023 ein mehrjähriges Projekt gestartet. NECC steht für National EuroVelo Coordination Center, also Nationales EuroVelo-Koordinationszentrum. Das österreichische NECC bilden die Radlobby Österreich und Klimaaktiv mobil, eine Initiative des Klimaschutzministeriums.

Im Zuge des neuen Projekts sollen Mitarbeiter\*innen des NECC nach und

nach alle österreichischen EuroVelo-Routen befahren und gemäß einer vom europäischen Fahrradverband ECF entwickelten Methodik, des European Certification Standard (ECS), evaluieren.

Dabei nutzen sie eine eigens dafür entwickelte App, die die Streckenführung mittels GPS aufzeichnet, und tragen dort Merkmale wie die Art der Rad-Infrastruktur, den Zustand der Oberfläche, Tempolimits, eventuelle Gefahrenstellen oder Mängel bei der Beschilderung ein.

Die ersten solchen Befahrungen haben von April bis Juni entlang des EuroVelo 9 in Niederösterreich und der Steiermark stattgefunden.

Die Ergebnisse wird das NECC den für Radinfrastruktur und Radtourismus zuständigen Entscheidungsträger\*innen in den Gemeinden und Ländern präsentieren; gemeinsam mit ihnen will es dann Verbesserungsmöglichkeiten ausloten.

Das Projekt steht auch im Kontext einer Veränderung bei der Zielgruppe der EuroVelo-Routen. Ursprünglich wurden die Routen für den Radtourismus konzipiert. Deshalb achteten ihre Planer\*innen besonders darauf, dass Radfahrende dort entspannt fahren

und die Landschaft erleben können und dass die Wege an Sehenswürdigkeiten, Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten vorbei führen; größere Entfernungen, Höhenunterschiede und Streckenführungen abseits von dicht besiedelten Gebieten nahm man in Kauf. In den letzten Jahren aber ist auch die Relevanz der Routen für den Alltagsradverkehr in den Fokus gerückt, insbesondere in den Ballungsräumen von Linz, Wien, Salzburg und Graz.

### Gut für Pendler\*innen und Tourismus

Von einer durchgängigen hohen Qualität der EuroVelo-Routen würden – so die Hoffnung des NECC – sowohl Alltagsradfahrende profitieren, die dadurch etwa bequemer von ihrem Heimatort in die Stadt pendeln können, als auch Radreisende, die sich darauf verlassen könnten, dass das Label EuroVelo schöne, komfortable und unkomplizierte Touren nicht nur erwarten lässt, sondern auch garantiert.

eurovelo.at  
facebook.com/eurovelo.at  
radtourismus.at

# Der Ungar hat recht

Durch die Karpaten bis ans Schwarze Meer, das war der Plan. Die rumänischen Straßen vereiteln ihn, aber es lebe der Plan B: Ungarn erweist sich als überraschend angenehmes Radfahrland.



## Gudrun Schöllhammer und Ulrich Kiermayr

berichten seit 2018 in ihrem Blog über ihre Radreisen, auf denen eine gehäkelte Katze sie als Maskottchen begleitet:

[le-chat-a-velo.at](http://le-chat-a-velo.at)

REISEBERICHT UND FOTOS: *Ulrich Kiermayr, Gudrun Schöllhammer*

**W**arum wollt ihr nach Rumänien?“, fragt uns ein Ungar gleich am ersten Abend unserer Reise in Szeged. „Rumänien hat Berge. Ungarn ist besser fürs Radfahren, weil Ungarn ist flach“, sagt er. Ja, Rumänien hat Berge, es hat aber auch das Schwarze Meer, und dort wollen wir hin. Drei Wochen Bikepacking über die Karpaten quer durch Rumänien, etwa 100 km pro Tag, dann kann man sich auch noch etwas anschauen. So ungefähr lautet der Plan.

Mit dem Zug geht es nach Szeged, von dort mit dem Rad über Arad nach Timișoara und weiter Richtung Sibiu. Die Höhenmeter auf dieser Strecke kann man an einer Hand abzählen, die Radwegkilometer allerdings auch. Wo auch immer es möglich ist, haben wir uns Nebenstraßen ausgesucht, aber die sind nicht immer so wenig befahren wie erhofft. Sogar ein Stück auf einer LKW-Transitstrecke ist dabei.

Vom Luftpolster eines fast 30 Tonnen schweren Gefährts zur Seite gedrückt oder viel zu knapp überholt werden – nach ein paar Nahtoderlebnissen dieser Art geben wir am dritten Tag nach ungefähr 30 Kilometern auf, keh-

ren nach Timișoara zurück und kaufen in einer Buchhandlung Landkarten der Nachbarländer. Dazu noch ein paar Bier, und langsam entsteht ein Plan B: vielleicht ist Ungarn wirklich besser fürs Radfahren? Wir werden uns das anschauen.

### Die Antwort lautet immer „Burek“

Zunächst führt uns Plan B aber nach Serbien, und hier sehen wir, dass Radfahren in dieser Ecke Europas auch sehr gemütlich sein kann: ein gut ausgebauter Radweg führt auf einem Dammbänken den Fluss Bega entlang. Gäbe es diesen Dammbänken nicht, die Bega würde sich als Sumpf in der ganzen Gegend ausbreiten – was sie auch getan hat, bevor dieser Teil des Banats im 18. Jahrhundert unter der Herrschaft der Habsburger trockengelegt wurde.

Links und rechts des Flusses erstreckt sich eine Landschaft, die an das Weinviertel erinnert: Weizen, Mais, dazwischen mal ein Dorf und dann wieder Mais und Weizen. Aber selbst da, wo es nur wenig Infrastruktur gibt, die Frage des Mittagessens ist in Serbien kein Problem, und die Antwort lautet



**1**  
**Ungarische Tiefebene**  
Die Hügel um Pécs sind eine willkommene Abwechslung.

**2**  
**Semiac**  
Auch in Rumänien gibt es gute Radwege – aber nur vereinzelt.

**3**  
**Szabadszállás**  
Mit dem Rad zum Einkaufen: in Ungarns Kleinstädten ganz normal.

**4**  
**Szeged**  
Eine der wenigen Synagogen der Region, die noch genutzt werden.

**5**  
**Gyula**  
Schon seit 1840 verkauft diese Konditorei Eis und Kuchen.

**6**  
**Ráckeve**  
Südlich von Budapest führt der Weg mal wieder über die Donau.





7

### Székesfehérvár

Eine Statue auf der Hauptstraße verkörpert die Rhetorik und dient zugleich als Trinkbrunnen.

8

### Bei Szalkszentmárton

Nach viel Weizen und Mais wachsen später auch mal Kratzdisteln am Wegesrand.



8

„Burek“. Heiß und fettig, gefüllt mit Käse, ist das schon eine Hauptmahlzeit. Eine Bäckerei, die Burek verkauft, findet man schnell, und im Notfall gibt es überall kleine Kioske, die Softdrinks und Schokoriegel verkaufen.

Wir fahren eine ausführliche Schleife durch die Vojvodina nach Novi Sad, das wir auf einer äußerst stressigen Stadteinfahrt erreichen. Es gibt auch eine ruhige Einfahrt, aber die liegt an der Donau, und von dort kommen wir halt leider nicht. Die lebhafteste Stadt gefällt uns sehr gut mit ihrer kakanischen Architektur, den mediterranen Gastgärten, dem vielen Grün der Alleen und der jahrhundertealten Festung über der Donau.

### Die Festung Europa ist sichtbare Realität

Die moderne Festung hingegen ist nicht malerisch aus Stein auf den Berg gebaut, sondern besteht aus Wachtürmen, Kontrollen jedes einzelnen Autos und mehreren Rollen Stacheldraht auf meterhohen Zäunen. Die „Festung Europa“ ist in der Region, durch die wir reisen, nicht nur ein Sprachbild, sondern sichtbare Realität: für zahlreiche Menschen auf dem Weg in ein besseres Leben sind die Schengen-Grenzen eine unüberwindliche Hürde, für uns nur ein kleines Ärgernis mit ein paar Kilometern Umweg, weil nicht alle Grenzübergänge immer geöffnet haben.

Wir überqueren die Schengen-Grenze in der ersten Woche mehrfach: unser Weg führt

uns vom nordwestserbischen Novi Sad ins südungarische Pécs und dann über Subotica im äußersten Norden Serbiens zurück nach Szeged. Die Landschaft unterscheidet sich hüben wie drüben kaum, sie besteht weiterhin hauptsächlich aus brettlebenden Getreidefeldern, manchmal unterbrochen von violett blühendem Mohn; ein zäher Gegenwind macht die fehlenden Steigungen wett. Nur in der Gegend von Pécs wird es hügelig, eine willkommene Abwechslung.

### Spuren der Monarchie und der Kriege

Die Städte entlang der Route sind einander optisch erstaunlich ähnlich – oder auch nicht so erstaunlich, denn bis zum Ende des Ersten Weltkriegs war das gesamte Gebiet, durch das wir reisen, Teil der ungarischen Hälfte der Habsburgermonarchie. Ungarischen Jugendstil sehen wir in jeder der besuchten Städte, in vielen davon gibt es eine gut erhaltene oder restaurierte Synagoge, wenn auch nicht jede noch von einer jüdischen Gemeinde mit Leben erfüllt wird.

Ein selbstbewusstes und aufstrebendes jüdisches Bürgertum war Teil des Mosaiks an Religionen, Sprachen und Kulturen, die früher die Regionen Banat und Batschka ausmachten. Nach der Shoah, zwei Weltkriegen, den Jugoslawienkriegen, Vertreibungen und wirtschaftlich bedingter Abwanderung ist von der Vielfalt nur noch ein kleiner

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





Rest übrig. Die unterbrochenen Bahnlinien und verfallenden Bahnhöfe sind für uns Symbole dessen, was verloren gegangen ist.

Nachdem wir an Tag zehn noch einmal in Szeged Station gemacht haben, folgt in der zweiten Hälfte des Urlaubs eine Schleife nach Osten und Norden. Wir durchfahren die Große Ungarische Tiefebene und machen einen kurzen Abstecher ins rumänische Oradea. Dorthin führt von der Grenze ein Radweg durch ein Gewerbegebiet, in dem sich die LKW auf dem Weg nach Ungarn stauen. Das Stadtzentrum wird gerade frisch renoviert, und man muss beim Betrachten der schon fertigen Jugendstilbauten nur ein wenig aufpassen, nicht in eine Baugrube zu fallen.

### Berge, Barock und ein Minarett

Weiter geht es auf recht ruhigen Straßen in den Nordosten Ungarns, wo nicht nur Rumänien, sondern auch die Slowakei und die Ukraine nah sind. Wir besuchen Debrecen und die Industriestadt Miskolc. Die Fact-Finding-Mission in Sachen Debreciner Würstel sparen wir uns, und auch für eine ausgiebige Weinverkostung im Tokaj ist eine Radreise nicht die passende Gelegenheit – wir wollen ja keinen Kater riskieren. Probieren müssen wir den berühmten Süßwein aber schon.

Im Bükk-Gebirge sehen wir, dass es in Ungarn ja doch Berge gibt, was allerdings am Wochenende auch massenhaft andere Leute, vor allem Ausflügler\*innen aus Budapest, zu schätzen wissen. Aus den Bergen geht es rasant hinunter ins barocke Schmuckkästchen Eger, wo das Minarett einer Moschee auf die über 150-jährige Geschichte Ungarns unter osmanischer Herrschaft verweist.

Inzwischen ist Tag 17 der Reise angebrochen, langsam wird es Zeit für den Rückweg. Wir umfahren die Hauptstadt Budapest weiträumig und übernachten in Orten, von denen wir noch nie gehört haben. Mit leichtem Gepäck und ohne Zelt müssen wir bei der Wahl

unserer Quartiere flexibel sein und auch einmal in einem Thermalhotel übernachten, für uns Langeweile pur.

Die Idee, nach Timișoara noch eine weitere europäische Kulturhauptstadt 2023 zu besuchen, scheidet an der Verfügbarkeit bezahlbarer Zimmer in Veszprém. Stattdessen schlägt es uns in die alte ungarische Krönungsstadt Székesfehérvár. Auf einer extralangen letzten Etappe schaffen wir es schließlich von dort nach Bratislava, wo unsere Reise lange nach Sonnenuntergang in einer Bar endet.

### Der Mann in Szeged hatte recht

Bei einem Bier in Timișoara haben wir unseren Plan B gefasst, bei einem Bier in Bratislava rekapitulieren wir unsere Reise: Serbien ist zwar ein spannendes Land, aber ob das Radfahren dort Spaß macht, hängt sehr von der Wahl der richtigen Route ab.

In Ungarn hingegen radelt es sich ausgezeichnet. Nicht nur, weil das Land großteils flach ist – Ungarn hat auch ein weites Netz an wenig befahrenen, wenn auch oft ein wenig ruppigen Nebenstraßen und sogar an Radwegen. Das Fahrrad ist hier offensichtlich nicht nur ein Sportgerät, sondern (auch) ein Alltagsfahrzeug. Ältere Frauen mit Einkaufskorb, jüngere mit Kindersitz, Jugendliche mit Tennisschläger im Rucksack – wenn entlang der Hauptstraße ein Radweg verläuft, wird er auch genutzt.

Vor allem diejenigen Überlandradwege, die in den letzten Jahren errichtet worden sind, haben oft eine bemerkenswerte Qualität: von der Fahrbahn abgesetzt, mit Mittellinie, manche besonders gefährliche Querungen sind mit Fahrbahnkeilen und Beleuchtung abgesichert.

Dazu hat das Land noch die wohl nettesten und umsichtigsten Autofahrer\*innen Mitteleuropas – sie überholen mit viel Abstand und fahren im Zweifel lieber ein paar Sekunden hintennach. Gefährliche Situationen wie jene in Rumänien in den ersten Tagen haben wir in Ungarn nicht erlebt.

9

#### Subotica

Am Hauptplatz im schön hergerichteten Stadtzentrum lässt sich gut die Sonne genießen.

10

#### Timișoara

Der Piața Unirii gilt als einer der schönsten Plätze der aktuellen Europäischen Kulturhauptstadt.

### Streckenlänge

2.235 Kilometer

### An- und Abreise

Die Fahrt von Wien mit dem Zug nach Budapest und weiter nach Szeged (Achtung: Ankunft am Bahnhof Keleti, Abfahrt nach Szeged vom Bahnhof Nyugati) dauert etwa fünfeinhalb Stunden. Die Radmitnahme ist in Ungarn kein Problem. Von Bratislava mit dem Zug zurück nach Wien.

### Übernachtung

Zimmer in Hotels und Pensionen jeweils am Vortag übers Internet zu buchen, war im Mai/Juni kein Problem.

### Grenzübergänge

Die Route quert mehrmals Schengen- bzw. EU-Außengrenzen. Wichtig: vorher überprüfen, wann welcher Grenzübergang geöffnet hat! Der Personalausweis genügt als Reisedokument.

### Internetzugang

Roaming in Serbien ist sehr teuer, aber es gibt überall WLAN.



## Zu: Viel versprochen, manches gehalten, DE 2/23

*Unter Punkt 8 steht zu Ampelschaltungen, dass Radfahrende an der Kreuzung Rautenweg/Wagramer Straße keinen Knopf mehr drücken müssen, um Grün zu bekommen. Ich habe am 20.6. diese Kreuzung passiert und war erstaunt, dass es so etwas überhaupt gibt, dass man als Radfahrer\*in einen Knopf drücken muss, damit man auch mit dem parallelen Straßenverkehr grün bekommt. Der Sinn erschließt sich mir nicht. Sei's drum. Jedenfalls war das noch der Status, dass man drücken muss. Die zuständige Abteilung hat da offensichtlich falsch informiert.*

*Hermann Hiebner, 2120 Wolkersdorf*

## Zu: Am Ende wartet das glitzernde Meer, DE 2/23

*Im Reisebericht von Chris Cummins wird am Ende erwähnt, dass der Nachtzug die Teilnehmer an der Tour nach Wien zurückbringt. Ich konnte keinen Nachtzug finden, in dem Fahrräder transportiert werden. Wie wurde das Problem gelöst?*

*Günther Nader, 3430 Tulln*

### Antwort der Redaktion:

Nimmt man sie so weit auseinander, dass sie unter den Sitz oder in ein Gepäckfach passen, darf man Fahrräder als normale Gepäckstücke mitnehmen. Die einzelnen Gepäckstücke dürfen den ÖBB zufolge eine maximale Abmessung von 90 x 60 x 40 cm nicht überschreiten. Wesentlich einfacher wäre die Radmitnahme natürlich, wenn die ÖBB mehr Radstellplätze zur Verfügung stellen würden.



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

## **Der Reflektor** Krieg in Europa



### Reinhold Seitl

ist Mediendesigner und Journalist in Wien.

Wir starten in Tarvis, fahren über den Predilpass, das Tal des Soča/Isonzo und Triest durch das italienisch-slowenische Grenzgebiet bis nach Koper an der slowenischen Riviera. Allzu viele bedrückende Erinnerungen an vergangene Kriege begleiten uns auf den rund 200 Kilometern dieser Radreise:

Im Fort Predil, im Gebirge, töteten napoleonische Soldaten 1809 fast alle österreichischen Soldaten. Im nahen Ort Strmec na Predelu ermordete die SS 1943 alle Männer des Dorfes, als Vergeltung für einen Partisanen-Anschlag. Im Fort Hermann erinnert ein Denkmal an eine Schlacht von 1797, bei der die Franzosen Gräueltaten begangen haben sollen. Nicht weit davon liegen 546 österreichisch-ungarische Soldaten begraben, die 1917 hier starben.

In der wundervollen Landschaft des Soča-/Isonzo-Tales fanden im Ersten Weltkrieg zwölf Schlachten statt. In 27 Monaten mehr als eine Million Tote. Haubitzen und Kanonen vor Gebäuden, restaurierte Stellungen. Auf einem

Hügel bei Redipuglia liegen auf einem riesigen Friedhof mehr als 100.000 italienische Tote der Isonzoschlachten, auf einem österreichisch-ungarischen Soldatenfriedhof 14.550 Tote. Das beklemmende Gefühl, das mich hier befällt, werde ich nicht mehr vergessen.

Triest: Nach langer Habsburger-Herrschaft bekriegten sich italienische Faschisten und slowenische Nationalisten, Stadtteile wurden niedergebrannt. Im Zweiten Weltkrieg ermordeten die Nationalsozialisten Tausende in einem Konzentrationslager.

Schließlich radeln wir durch Koper. Italien betrieb in der Zwischenkriegszeit in ganz Istrien eine rigorose Italisierung und verbot die slowenische Sprache in der Öffentlichkeit; nach dem Zweiten Weltkrieg floh dann die italienischsprachige Bevölkerung aus der Stadt.

Napoleon, Kaiser Franz Josef, Hitler, Tito: Nichts blieb von ihren hegemonalen Träumen. Nur die Toten bleiben von jedem Krieg für immer.

# Termine

## Radlobby Jour Fixes & Arbeitstreffen

Viele lokale Radlobby-Gruppen laden zu offenen Arbeitstreffen und Jour Fixes ein und freuen sich über neue Rad-Aktive – in Wien z.B. am **7. September im Amerlinghaus.**

radlobby.at

## Radfahrtrainings für Kinder

April - November

Jedes Wochenende unterstützen Radfahrtrainer\*innen am Radmotorikpark Kaisermühlen, am Radübungsplatz Naschmarkt und am Radspielplatz Seestadt Kinder beim Üben, kostenlos und ohne Voranmeldung. Auch kostenlose Leihräder und -helme stehen zur Verfügung.

fahrradwien.at/gratis-radfahrtrainings-fuer-kinder

## Radreparaturkurse

Ab Di., 5. September, 17 Uhr  
Lenkerbande/Die Absteige,  
Ybbsstraße 26, 1020 Wien

Die Lenkerbande und die Radlobby Wien veranstalten Reparaturkurse für Einsteiger\*innen und Fortgeschrittene.

radlobby.at/reparaturkurse

## Vintage Tour Wachau

So., 10. September, 10 Uhr  
3495 Rohrendorf

Bei der Ausfahrt mit historischen Rennrädern stehen zwei Routen zur Wahl: 67 oder 97 Kilometer, mit 390 oder 840 Höhenmetern.

vintage-tour.at

## 14. Österreichischer Radgipfel in Hohenems

Mo. – Di., 11.-12. September  
6845 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

## Abenteuer Radeln durch Asien & Radeln mit Kindern in Europa

Fr., 15. September, 18.30 Uhr  
Pfarrsaal hinter der Kirche in Stollhofen, 3133 Traismauer

Birgit und Martin Aigenbauer von der Radlobby Ybbstal zeigen Bilder ihrer Reisen und liefern Infos zu Radtouren mit Kindern.

## Fancy Women Bike Ride

So., 17. September, 15 Uhr  
Maria-Theresien-Platz/Burgring,  
1010 Wien

Zum zweiten Mal schmücken auch in Wien Frauen ihre Räder, um mehr sichere Radinfrastruktur zu fordern und Frauen im Verkehr sichtbarer zu machen.

radlobby.at/wien/fancywomenbikeride

## Grenzüberschreitende Friedens-Radtour

Samstag, 23. 9., 14.00 Uhr

Treffpunkt Bahnhof Gmünd/NÖ

Zusammen mit dem Verein „Weg des Friedens“ veranstaltet die

Radlobby Gmünd eine etwa dreistündige Radtour.

gmueund@radlobby.at

## Radparaden in NÖ

Am 24. September wird in Baden gemeinsam geradelt, am 8. Oktober in Bad Vöslau und am 14. Oktober in Wiener Neustadt. Alle Infos:

radlobby.at

## Webinarserie „So geht Radverkehr 2023“

25. September, 10. Oktober & 14. November

Kostenlose Webinare der Radkompetenz Österreich bereiten aktuelle Themen für Gemeinden und Interessierte auf. Es geht u.a. um Transportrad-Sharing, Rechts bei Rot und Radfahren im Umfeld von Schulen.

radkompetenz.at

Termine vorbehaltlich eventueller Änderungen – bitte online abklären.

Anzeige

# SIZILIEN - Königin des Mittelmeeres

geführte Radrundreise mit Bus / Schiff / Flug inklusive Radtransport

**LAST MINUTE!**

MEHR REISE FÜRS GELD...

### Reiseverlauf:

- 1.Tag: Wien - Einschiffung Genua
- 2.Tag: Minikreuzfahrt - ganzer Tag auf See
- 3.Tag: Palermo (20 km)
4. Tag: Noto, Vendicari, Marzamemi, Portopalo (60 km)
- 5.Tag: Ragusa Ibla, Modica und Scicli (40 km)
- 6.Tag: Das antike Syrakus - Hotelwechsel nach Giardini Naxos (50 km)
- 7.Tag: Ausflug Caltagirone und Piazza Armerina (30 km)
- 8.Tag: Alcantara Tal und Taormina (50 km)
- 9.Tag: Santo Stefano di Camastra und Cefalu - am Abend Einschiffung (34 km)
- 10.Tag: Minikreuzfahrt - ganzer Tag auf See
- 11.Tag: Genua - Wien

Flugvariante abhängig von der Verfügbarkeit der Flugplätze!

### Leistungen:

- \* Anreise per Bus/ Fähre oder Flug
- \* Unterbringung in guten \*\*\*/Hotels
- \* 3 x Nächtigung/Frühstück
- \* 7 x Halbpension (in Sizilien)
- \* 1 x Weinprobe mit Imbiss
- \* 1 x Schokoladeverkostung
- \* 1 x Olivenölverkostung
- \* Eintritt Villa Romana del Casale
- \* Rad- und Gepäcktransport
- \* techn. Support
- \* detaillierte Tourinfos + Pläne
- \* örtliche deutschsprachige Radtourbegleitung
- \* ELITE-Tourbegleitung
- \* Radreise- und Stornoschutz

Termin: 28.09. - 08.10.2023 (Bus/Schiff)  
30.09. - 06.10.2023 (Flug/Bus)

Preis.....€ 2.390,00 p.P. im DZ

www.elitetours.at

Auf unserer Homepage finden Sie eine Vielzahl an weiteren Radreisen und Tagesausflügen [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

**Ortlieb Vario PS**

Der neue Rucksack von Ortlieb bietet mittels einer Klappe die Möglichkeit, eine Seite vor Nässe und Schmutz zu schützen. Er hat 26 Liter Volumen, ein gepolstertes Laptopfach und eine Außentasche mit Reißverschluss, ist wasserdicht und lässt sich außer als Rucksack auch als Fahrradtasche verwenden.

Gesehen bei

**Cooperative Fahrrad**

Gumpendorfer Str. 111  
1060 Wien  
um 199,99 Euro  
fahrrad.co.at

B

**KTM Macina Gran 710 ABS**

An der Gabel dieses E-Bikes ist ein ABS angebracht, das ein Blockieren des Vorderrads verhindern und so bei spontanen Bremsvorgängen mehr Sicherheit geben soll.

Gesehen

**im Fachhandel**

um 5.399 Euro  
ktm-bikes.at

C

**Bikeline Drau-Radweg**

Der ADFC hat den Drau-Radweg auf der Strecke Toblach – Maribor als ersten E-Bike-Radweg mit fünf Sternen ausgezeichnet. Auf dem österreichischen Streckenteil führt der Radweg an mehreren Kärntner Seen vorbei. Das Radtourenbuch beschreibt die Route von der Quelle der Drau in Südtirol über Osttirol, Kärnten, Slowenien und Kroatien bis zur Mündung in die Mur an der kroatisch-ungarischen Grenze mit Karten und Höhenprofilen, einem Übernachtungsverzeichnis, touristischen Informationen und GPS-Tracks zum Herunterladen.

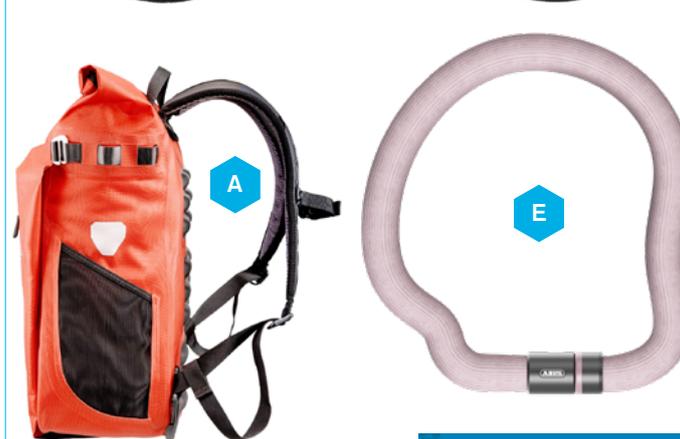
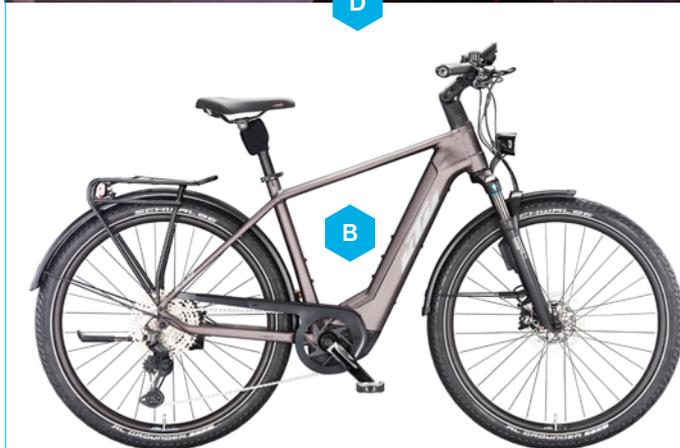
Gesehen im

**Argus Shop**

Frankenbergg. 11  
1040 Wien  
um 16,90 Euro  
esterbauer.com

NEU AM MARKT

# Das DRAHTESEL *Schaufenster*



D

**Flasher Armband-Set**

Dieses „Safety Wearable“ verspricht ein erhöhtes Sicherheitsgefühl. Ein Schwenk mit dem Ellenbogen soll den Blinker aktivieren, das Notbremslicht soll automatisch angehen. Das Set besteht aus zwei Armreifen.

Gesehen

**online**

um 199,99 Euro  
flasher.tech

E

**Abus Goose Lock**

Das Kettenschloss besteht aus gehärtetem Stahl und hat eine Softtouch-Ummantelung.

Gesehen

**im Fachhandel**

um 69,90 Euro  
abus.at

F

**Pelago Barbag Eco**

Dank des mitgelieferten verstell- und abnehmbaren Riemens mit Schnellverschluss-Schnalle kann diese Lenkertasche auch als Hüft- oder Umhängetasche verwendet werden. Sie bietet fünf Liter Stauraum und besteht dem Hersteller zufolge aus recyceltem wasserabweisendem Polyester.

Gesehen

**im Fachhandel**

um 79 Euro  
pelagobicycles.com



Das Schaufenster entsteht in Kooperation mit Herstellern und Fahrradgeschäften.

10.9.2023  
Radparade  
17:00 Uhr

# Österreichischer Radgipfel 2023

„Ghörige Radkultur“

11. und 12. September 2023  
Hohenems / Vorarlberg

[www.radgipfel2023.at](http://www.radgipfel2023.at)

Foto: © BWK/Doltschal/Stadtmaking Hohenems  
ENTGELTLICHE EINSCHALTUNG

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

**klimaaktiv**  
  
mobil

**HOHEN  
MS**  
Inspiriert!

 **Vorarlberg**  
unser Land

woom®



Langeweile?



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

woom.com/OFF