

Der Grazer Masterplan
Wie die Stadt wieder zum
Rad-Vorreiter werden will
Seite 8

Unbekannte Nachbarn
Fahrrad-Geschichten aus
vier Ländern Afrikas
Seite 12

Licht ins Dunkel
Sechs Akkuleuchten
im Praxistest
Seite 36

40. Jahrgang / Ausgabe 4 / 2023

Green Velo
Eine Reise durch Europas
letzten Flachland-Urwald
Seite 42

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin

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



Hirn statt Handy

Kann jeder Mensch lernen,
sich ohne Navi zu orientieren?
Ein Selbstversuch mit
Expertenhilfe

ARGUS



Radfahren für alle

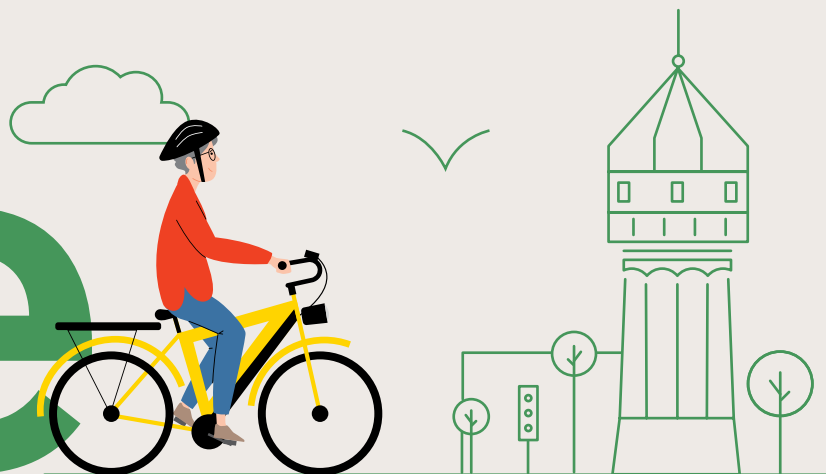


15. Österreichischer
Radgipfel

16. - 17. April 2024

Jetzt
Beitrag
einreichen!

Projektbeschreibung
bis 20. Dezember 2023
hochladen.
radgipfel2024.at



Wiener Neustadt, Kasematten

radgipfel2024.at

Liebe Leserin, lieber Leser!

Editorial

Vor genau drei Jahren verabschiedete sich an dieser Stelle mein Vorgänger Matthias Bernold von Ihnen. Er hatte den DRAHTESEL im Jahr 2013 gemeinsam mit Art Directorin Anna Hazod neu konzipiert und ihn jahrelang geleitet. Vor drei Jahren wechselte er zum Kinderfahrradhersteller woom, wo er seither die Unternehmenskommunikation leitete.

Drei Jahre und zwölf Hefte später nehme nun ich Abschied, um mich wieder ganz meiner Arbeit als freie Journalistin widmen zu können.

In diesen drei Jahren habe ich mit großartigen Leuten zusammengearbeitet, viel Spaß gehabt, so manche hitzige Diskussion geführt und viel Neues gelernt. Ich weiß jetzt, was Aufstellflächen und Sinusschwellen sind, Alleycats und *unsupported races*, worauf ich beim Kauf eines Müsliriegels achten muss und wie ich mich vor Arschlöchern schützen kann, falls ich je beschließe, alleine durch die Westsahara zu radeln.

Wer heute mit mir in der Stadt unterwegs ist, muss jederzeit mit einem Kurzvortrag über richtlinienwidrige Ampelzeiten (siehe S. 7), den erlaubten Abstand zu parkenden Autos oder die Feinheiten der 33. StVO-Novelle rechnen; wer mir von einer Radtour erzählt, hört mit einiger Wahrscheinlichkeit den Satz „ah, dazu hatten wir mal was im Reiseteil“; und als ich 2022 nach zwei Jahren erstmals wieder in meiner

ehemaligen Wahlheimat Hamburg war, ertappte ich mich dabei, wie ich voller Begeisterung die neue Radinfrastruktur auf meinem früheren Arbeitsweg fotografierte. Höchste Zeit zu gehen, bevor mir noch eine Lenkstange anstelle der Arme wächst.

Auch bei der Arbeit an dieser Ausgabe habe ich Neues gelernt: zum Beispiel, dass ein Grazer ÖVP-Politiker schon vor 40 Jahren fortschrittlicher dachte als der Großteil der österreichischen Verkehrspolitik heute (S. 8); dass Quelimane für Mosambik ungefähr das ist, was Graz mal für Österreich war (S. 12); und dass man sich Lenkerhandschuhe auch selber nähen kann (S. 39).

Vor genau drei Jahren präsentierte Matthias Bernold mich als seine Nachfolgerin. Seine Aussage, er freue sich, das Heft weiterhin in fähigen Händen zu wissen, kann ich nur genau so wiederholen.

Meinen Nachfolger hingegen muss ich vielen von Ihnen nicht erst vorstellen: er heißt Matthias Bernold, freut sich schon sehr auf seine neue alte Aufgabe und die Zusammenarbeit mit den DRAHTESEL- und Radlobby-Kolleg*innen und wird Sie im nächsten Heft an dieser Stelle begrüßen.

Viel Freude beim Lesen und gute Fahrt!



Ruth Eisenreich
Chefredakteurin

Autor*innen in diesem Heft



Robert Narnhofer

ist Pensionist, stellvertretender Obmann einer Behinderten-Selbsthilfegruppe und Handbiker. Im Herbst ist er zum ersten Mal bei der inklusiven Radtour „Weinlandbiken“ mitgefahren. Was er dabei erlebt hat, lesen Sie ab S. 40.



Anja Reiter

ist freie Journalistin unter anderem für Die Zeit und selten ohne Fahrrad anzutreffen. Um in ihrer neuen Heimat Bonn ohne digitale Helferlein nach Hause zu finden, hat die Grazerin ein Orientierungstraining absolviert. Ob es geholfen hat? Ab S. 28.



Wolfgang Ritschl

ist Ö1-Moderator und dank neuer Liebe seit kurzem auch Radreisender. Das Paar hatte schon den Zug zum Ostseeküstenradweg gebucht, dann überzeugte ein Bekannter es doch noch vom Green Velo. Wie es dort lief, erzählt er ab S. 42.

Inhalt



Politik

8 Zurück in die Zukunft

Wie Graz wieder die Radhauptstadt werden will, die es mal war

12 Fahrradtaxi und riskante Trainings

Rad-Geschichten aus Mosambik, Tunesien, Sambia und dem Kongo



Community

17 Mit dem Rad zur Schule

Wien hat seinen ersten täglichen BiciBus



Infrastruktur

19 Schwierig, aber nicht unmöglich

Lösungen für Landstraßen durchs Ortgebiet

20 Ist das ein super Grätzl?

Wiens erster Superblock und warum es mehr davon braucht

22 Plus / Minus

Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand



Lebensstil

27 Der Radschlag

Expert*innen beantworten Fragen aus dem Fahrrad-Alltag

31 Bücher

Lesestoff für Velophile

33 Drahteselchen

Die Seite für kleine Radler*innen



Produkte & Technik

36 Erleuchtung für die Lenkstange

Vier Akku-Vorderlichter im Test

39 Lenkerstulpen selber basteln

Eine Nähanleitung



Tour & Reise

40 Inklusive Radtour

Mit dem Handbike durch die Südsteiermark

42 Viele Seen und ein Urwald

Eine Reise durch Ostpolen



Forum

45 Termine



28

Hirn statt Handy

Ein Schwerpunkt zur Orientierung ohne Navi

Kolumnen



Brief aus Buenos Aires

Karen Naundorf über Rinnsteine und Überlebensprämien
Seite 27



Technik-Tipp

Alexander Maitz über
dynamische Lichtanlagen
Seite 35



Orcas Kettenbriefe

Clara Felis über alte Wege und
neue Erfahrungen
Seite 46

Impressum: Seite 25

Cover: Linda Zimmermann
@linda__zoey

Ein Erholungsgebiet muss zugänglich sein

Leitartikel

Wenige Hauptstädte der Welt haben einen Nationalpark auf ihrem Stadtgebiet. Wien hat einen: die Lobau. Viele Stadtbewohner*innen nutzen sie zum Spaziergehen und Radfahren, sie ist ein beliebtes Ziel für Wochenendausflüge.

Auch ich war jahrelang oft auf den vielen kleinen Wegen der Unteren Lobau unterwegs, habe die Landschaft mit ihren Gewässern und die Aussicht von der Gänsehaufentraverse genossen und bin einmal sogar einer Herde von Rehen begegnet, die mich ruhig beim Vorbeiradeln beobachtet haben.

Im August aber hat die MA 49, das Forstamt, an vielen Stellen der Unteren Lobau Schilder aufstellen lassen, die das Radfahren verbieten. Die Polizei kontrollierte und verhängte Strafen von bis zu 350 Euro. Unter Radfahrenden hat das viel Unmut und Aufregung verursacht.

Naturschutz vs. Naherholung

Auf Anfrage der Radlobby begründet die MA 49 die neue Regelung damit, dass im Nationalpark Donau-Auen eigentlich schon seit 1997 ein grundsätzliches Radfahrverbot mit Ausnahmen nur für festgelegte Radwege gelte.

Anders als die Obere Lobau sei die Untere als „Ruhezone“ gedacht, „wo nur wenige angebotene Wege eingerichtet wurden, um möglichst große ungestörte Bereiche für die Natur zu erhalten“. In den letzten Jahren habe sich „die Frequenz und der Aktionsradius“ von Radfahrenden „in Bereichen ohne markierte Radwege vervielfacht und damit die Funktion der Unteren Lobau als Ruhebereich gefährdet“, weswegen man das bestehende Radfahrverbot jetzt konsequenter durchsetze.

Natürlich müssen in einem Nationalpark zum Schutz von Tieren und Natur strenge Auflagen gelten. Zugleich aber sollte ein attraktives Naherholungsgebiet für möglichst viele Menschen benutzbar sein.

Kompromisse wären möglich

Und die Sperre der Unteren Lobau wirkt sich nicht nur auf jene Menschen aus, die dort bisher zur Erholung mit dem Rad unterwegs waren. Sie hat auch beträchtliche Auswirkungen auf den Alltagsradverkehr: Die Bewohner*innen der Groß-Enzersdorfer Ortsteile Mühlleiten, Oberhausen und Wittau können Wien jetzt nur noch über Landesstraßen erreichen, auf denen Tempo 100 gilt.

Als Kompromiss zwischen den verschiedenen Zielen könnten zum Beispiel nur ausgewählte Strecken zum Radfahren freigegeben werden, und das nur bei Tageslicht, sodass keine Tiere durch Fahrradlichter aufgeschreckt werden.

Der Gemeinderat von Groß-Enzersdorf hat die Stadt Wien und das Land Niederösterreich bereits aufgefordert, das Radfahren in der Unteren Lobau „auf eingeschränkten Radrouten“ wieder zu ermöglichen. Dafür spricht sich auch die Radlobby aus.

Sinnvoll wäre etwa eine Freigabe des fünf Meter breiten Wegs bei der Gänsehaufentraverse. Jedenfalls aber sollten Einschränkungen nur auf Basis von Kriterien erfolgen, die von unabhängigen Wissenschaftler*innen erarbeitet wurden und öffentlich zugänglich sind. Das sorgt erfahrungsgemäß für mehr Verständnis unter Betroffenen und erhöht die Bereitschaft, Regeln zu befolgen – auch ohne drastische Strafen.



Andrzej Felczak

Vorsitzender von
Radlobby ARGUS und
Radlobby Österreich

Radfahren stärken!



Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

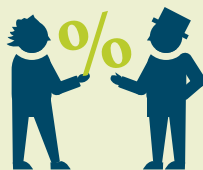
Die Radlobby-Vereine vertreten über 10.000 Mitglieder in ganz Österreich. Mitglieder können auf viele Vorteile zählen – vom Versicherungspaket über Einkaufsrabatte bis zum DRAHTESEL-Abo

*Jetzt schon
für 2024
Mitglied werden
und ab sofort
gratis dabei
sein!**



Versicherungspaket

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



Radlobby-Rabatt

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



Interessensvertretung

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

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 2,- Ermäßigung!

Nur für Mitglieder

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

* Angebot gilt nur für Neumitglieder



Einzel-Mitgliedschaft

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



Studierende

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



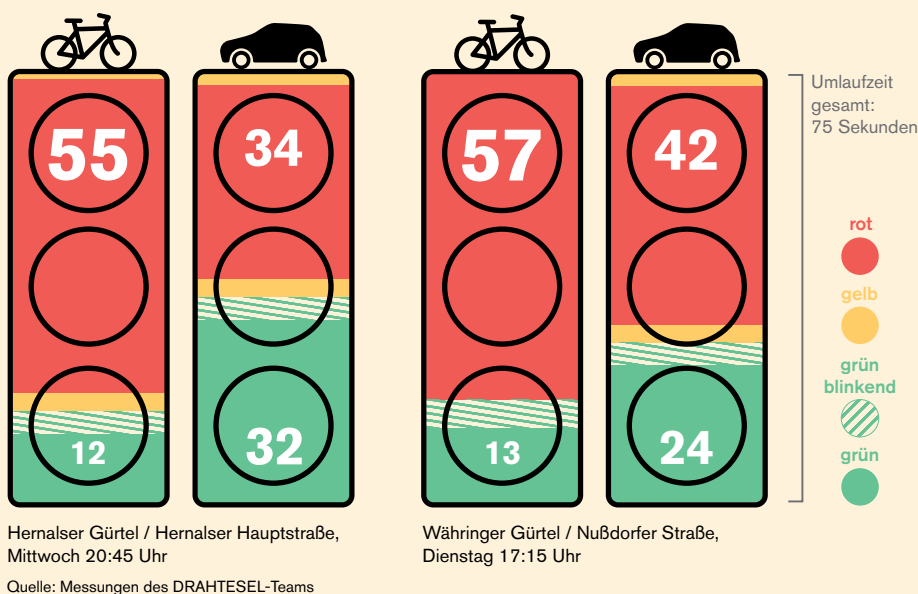
Haushalts-Mitgliedschaft

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

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

Röter als die Richtlinie erlaubt

Ungefähr eineinhalb Sekunden früher als der Autoverkehr sollte der Radverkehr beim Queren einer vierspurigen Straße Rot bekommen. Das ergibt sich aus den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Die Realität sieht zumindest in Wien oft anders aus.



AACHEN

Parkplätze machen Läden unattraktiv

Geschäfte sind dann besonders attraktiv, wenn sie gut zu erreichen sind, sich aber wenige Parkplätze in ihrer unmittelbaren Umgebung befinden. Das hat eine Studie der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen ergeben.

Die Forschenden setzten dafür die in knapp 400 Vermietungs-Inseraten für Einzelhandelsflächen in der Aachener Innenstadt verlangten Mietpreise in Beziehung zur Zahl der in der Nähe verfügbaren Parkplätze. Die Höhe der Miete interpretierten sie als Maßstab für die Attraktivität der Lage. Das Ergebnis: Parkraum in 100 bis 500 Metern Entfernung habe einen positiven Effekt, Parkplätze auf der Straße innerhalb eines 100-Meter-Radius wirkten sich negativ aus.

72

Drahtesel 4 / 2023 - 7

⬇ Flop

Salzburg: Täter-Opfer-Umkehr gegen Kinder

Zebrastreifen sind ja eigentlich recht unübersehbar. Könnte man meinen. Wer einen Führerschein hat, weiß, was ein Zebrastreifen bedeutet. Könnte man meinen. Erwachsene müssen auf Kinder achtgeben und nicht umgekehrt. Könnte man meinen. Die Salzburger Polizei aber sieht das alles ganz anders: Im Pinzgau und in der Stadt Salzburg bringt sie, wie ORF.at berichtet, Kindern bei, ein eigenes Handzeichen zu geben, bevor sie einen Zebrastreifen überqueren. Der Grund: Kinder blieben vor Zebrastreifen oft nicht stehen (was sie ja auch nicht müssen), und es habe letztes Jahr 38 Schulwegunfälle gegeben. War da neben den Opfern nicht noch eine andere an solchen Unfällen beteiligte Gruppe, deren Verhalten die Polizei zu ändern versuchen könnte?

⬆ Top

Steiermark: Erste „Fahrradzone“ Österreichs

Als erste Gemeinde Österreichs hat Fernitz-Mellach im Bezirk Graz-Umgebung im August 2023 eine „Fahrradzone“ eingerichtet, also ein Netz aus mehreren zusammenhängenden Fahrradstraßen. Neun Straßen wurden für den einjährigen Pilotversuch zu Fahrradstraßen umgewandelt, die Ein- und Ausfahrten mit großen blauen Punkten auf dem Boden deutlich markiert. In einer Fahrradstraße dürfen Kfz nur mit höchstens 30 km/h zu- oder abfahren, aber nicht durchfahren, Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Die steirische Fahrradzone, die auf einer viel befahrenen Radroute liegt, wird sehr gut angenommen und wurde im September mit dem VCÖ-Mobilitätspreis Steiermark ausgezeichnet.

⬇ Flop

Wien: Neue Bauordnung, kaum Verbesserung fürs Rad

Ende November hat die rot-pinke Stadtregierung mit Zustimmung der Grünen eine Novelle der Wiener Bauordnung beschlossen. Neubauten brauchen künftig Photovoltaikanlagen, Begrünungen wurden erleichtert, die Zahl der verpflichtenden Autostellplätze leicht gesenkt. Für Radfahrende aber hat sich nach Informationen der Radlobby wenig verbessert. Zwar sind für neue Wohnhäuser künftig Lastenrad-Stellplätze und E-Bike-Ladestationen Pflicht. Die Gesamtzahl der Pflicht-Stellplätze blieb aber unverändert, für Nicht-Wohngebäude fehlen weiter konkrete Regeln. Radlobby-Forderungen nach Vorgaben für die Art der Abstellplätze (Bügel statt Hängevorrichtungen oder Felgenkillern) und eine direkte Zufahrt von der Straße ohne Absteigen wurden nicht umgesetzt.

Prozent

der Autofahrenden sind in Tempo-30-Zonen zu schnell unterwegs. Das zeigt eine im November veröffentlichte Erhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV). Einbezogen wurden dabei 1,5 Millionen Messungen „freifahrender“ Autos, also solcher, die bei der Wahl der Geschwindigkeit nicht von einem anderen Fahrzeug vor ihnen beeinflusst wurden. So wie auch die Radlobby fordert das KfV daher ein reguläres Tempolimit von 30 km/h im Ortsgebiet, Tempo 50 soll die Ausnahme sein. Die Radlobby setzt sich darüber hinaus dafür ein, Straßen so umzugestalten, dass Tempo 30 automatisch eingehalten wird, etwa durch enge Kurven, schmalere Fahrbahnen und Temposchwellen. Und sie unterstützt die Forderung des Städte- und des Gemeindebundes nach einer rechtlichen Möglichkeit für die Gemeinden, Tempolimits auf ihren Straßen selbst zu überwachen.

Die neue alte Radhauptstadt

Ein Jahrhundert lang war Graz Vorreiter im Radverkehr. Jetzt soll es das wieder werden – mit einem Masterplan, den Fachleute ziemlich ehrgeizig finden. Die Vorarbeit dafür stammt von zwei ÖVP-Politikern.

BERICHT: Sabrina Luttenberger

Es kommt nicht oft vor, dass eine Grünen-Politikerin ein 100 Millionen Euro schweres Bauprojekt von ihren schwarz-blauen Vorgängern erbt – und sich darüber freut. Aber in Graz fügten sich eben die Dinge für Judith Schwentner, die Ende 2021 unverhofft in die Stadtregierung einzog, als Stellvertreterin der KPÖ-Bürgermeisterin Elke Kahr und, wichtiger noch, Zuständige für die Verkehrs- und Stadtplanung.

Jahrelang hatte sich Schwentner für bessere Radinfrastruktur in Graz eingesetzt, nun kramte sie den „Masterplan Radoffensive 2030“ der eben abgewählten ÖVP-FPÖ-Koalition heraus – und machte sich an die Arbeit.

Drei Mal so viel Geld wie anderswo

So könnte ein politischer Zufall dazu führen, dass die Stadt an der Mur in ein paar Jahren als Siegerin im inoffiziellen Rennen um den Titel der fahrradfreundlichsten Stadt in Österreich hervorgeht.

Alle Großstädte des Landes investieren gerade Millionensummen in die Infrastruktur, Innsbruck gibt bis 2030 immerhin 38 Millionen Euro für den Radverkehr aus, Salzburg hat sein Radbudget auf zwei Millionen Euro pro Jahr verdoppelt, Wien investiert schon bis 2025 rund 100 Millionen Euro. Doch sieht man sich die jährlichen Ausgaben pro Einwohner*in an, liegt Graz unan-

In den vergangenen 30 Jahren ignorierte die Grazer Verkehrsplanung die Radfahrenden weitgehend. Der Radverkehrsanteil erhöhte sich kaum noch.

gefochten an der Spitze: Österreichweit werden im Schnitt weniger als zehn Euro pro Einwohner*in in den Radverkehr investiert, in Wien sind es zehn, in Graz 33 Euro. Doch noch hat Judith Schwentner mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Weg zur Modellstadt und zum Vorbild für ganz Österreich ist noch weit.

Glaubt man den Marketingslogans, ist die steirische Landeshauptstadt eh so etwas wie Titelverteidigerin: Als „Fahrradhauptstadt Österreichs“ bezeichnet sich die Stadt auf ihrer Webseite. Ein Selbstbewusstsein, das noch aus einer Zeit vor dem Internet stammt, als Graz tatsächlich einmal Vorreiter im Radverkehr war.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde hier die erste Radfahrverordnung Österreichs erlassen, auch der erste Frauenradsportverein kommt aus Graz. Ab den 1880er-Jahren war die Stadt das österreichische Zentrum der Fahrradindustrie, die Räder der Marken Puch und Junior, die hier bis vor rund 40 Jahren



produziert wurden, waren im ganzen Land beliebt. Heute sind sie Kult.

Ende der 1990er-Jahre machten Radfahrende 14 Prozent der Grazer Verkehrsteilnehmer*innen aus, österreichischer Rekordwert. In Wien waren es damals gerade einmal vier Prozent. Doch in den vergangenen 30 Jahren ignorierten die städtischen Verkehrsplaner*innen die Grazer Radfahrer*innen weitgehend. Es fiel nur nicht auf.

Denn Graz hat einen bedeutenden Heimvorteil: Es ist wie gemacht fürs Radfahren. Die 330.000-Einwohner*innen-Stadt hat ein freundliches Klima – und sie ist kompakt. Innerhalb von 20 Minuten erreicht man fast jeden Winkel mit dem Rad. Außerdem leben rund 60.000 Studierende in der Stadt, von denen rund die Hälfte lieber kostengünstig Rad fährt als teuren Sprit verbrennt.

Doch trotz der guten Voraussetzungen hat sich der Anteil der Radfahrer*innen in der Stadt seit Ende

der 1990er-Jahre gerade einmal um sechs Prozentpunkte erhöht. Salzburg und Bregenz haben inzwischen längst aufgeschlossen, auch die Städte im Westen weisen heute einen Radanteil von 20 Prozent auf.

150 Kilometer – aber voller Lücken

Das Grazer Problem liegt in der dürftigen Infrastruktur. Zwar umfasst das Radwegenetz insgesamt 150 Kilometer, gar nicht so wenig für eine überschaubare Stadt wie Graz. Bloß: Das Netz ist voller Lücken und stellenweise gemeingefährlich.

„Es bringt nichts, wenn Radfahrende auf einer zehn Kilometer langen Route nach einem Kilometer an eine Kreuzung kommen, wo sie ums Überleben kämpfen“, sagt Stefan Bendiks. Er ist Architekt und Stadtplaner, spezialisiert auf den Radverkehr in Städten. Mit Bendiks’ Hilfe will Graz die Lücken im Netz schließen – und den Slogan der „Fahrradhauptstadt“, wieder wahr werden lassen.

Bendiks hat im Auftrag der Stadt den „Masterplan Radoffensive 2030“ konzipiert. Gemeinsam mit seinem Team vom Büro Artgineering definierte er Haupt- und Nebenrouten, die vollständig miteinander verbunden werden sollen. In nicht einmal sieben Jahren will Graz das Radverkehrsnetz um 100 Kilometer verlängern und den Anteil der Radfahrenden auf 30 Prozent

Innerhalb von 20 Minuten erreicht man fast jeden Winkel von Graz mit dem Rad. Aber die Infrastruktur ist lückenhaft und teils gemeingefährlich.

„Es bringt nichts, wenn Radfahrende nach einem Kilometer an eine Kreuzung kommen, wo sie ums Überleben kämpfen“, sagt Stefan Bendiks.

In Österreich nehmen die 29 Prozent der Verkehrsteilnehmenden, die mit dem Auto unterwegs sind, 60 Prozent des Platzes ein.

steigern. 100 Millionen Euro investieren die Stadt und das Land Steiermark in das Projekt.

„Ich war selbst erstaunt“, sagt Bendiks über den Plan, der bereits 2020 unter der damaligen schwarz-blauen Stadtregierung beschlossen wurde. Der Architekt hat schon viele Städte in Radfragen beraten, doch so viel Ehrgeiz wie in Graz habe er noch nie erlebt. „Ich habe mit keiner anderen Stadt zusammengearbeitet, die so viel auf einmal umsetzen wollte und deren Vorgabe es war, in so kurzer Zeit so gut zu werden“, sagt Bendiks.

Vom Beton-Sigi zum Fahrradfreund

Dass der Plan zur Radoffensive noch vom langjährigen ÖVP-Bürgermeister Siegfried Nagl stammt, hat in der Stadt viele überrascht. Nagl ließ in seiner 18-jährigen Amtszeit so viel verbauen, dass er sich den Beinamen „Beton-Sigi“ einfiel. Neue Straßen und ganze Stadtteile entstanden – nur den Radverkehr vergaß der Bürgermeister.

Doch dann, wenige Monate vor den Gemeinderatswahlen 2021, präsentierte Nagl plötzlich die ehrgeizigste Radoffensive Österreichs – und überzeugte die ÖVP-geführte Landesregierung, das

Projekt mitzufinanzieren. „Die Menschen wollen mit dem Fahrrad fahren“, sagte Nagl damals. Dann passierte allerdings erst mal: nichts. Der Plan verstaubte in der Schublade.

Den öffentlichen Raum neu verteilen

Bis zu den Gemeinderatswahlen im Herbst 2021. Nagl verlor überraschend und trat noch am Wahlabend zurück – und Graz hatte plötzlich eine kommunistische Bürgermeisterin und eine grüne Vizebürgermeisterin: Judith Schwentner.

Den schwarz-blauen Plan hält sogar sie für „ganz schön ambitioniert“, anders als ihre Vorgänger*innen ist sie aber hochmotiviert: Allein im Vorjahr begann sie mit der Umsetzung von 19 Projekten. Darunter ein Radweg in St. Peter, einem Stadtteil im Südosten, der bis in die Innenstadt hinein führen soll.

Selbst an den stark befahrenen Joanneumring in der Innenstadt wagte sich Schwentner: Eine von drei Auto Spuren muss dort für einen Radweg weichen. Aus Parkplätzen sollen Aufenthalts- und Grünflächen werden.

„Es geht bei der Radoffensive um die umfassende Neuverteilung des öffentlichen Raums“, sagt die Grünen-Politi-

Anzeigen



Varier SOCIAL Schalenstuhl
dein Sessel für Balkon, Home Office
Wohnküche, Essbereich
und vieles mehr

Mehr Informationen unter www.gesundes-sitzen.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



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM
FAHRRADFREUNDLICHEN
BETRIEB



Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provaznik

**Der ÖVP-Politiker
Erich Edegger führte
schon in den 80er-
Jahren Tempo 30 auf
Nebenstraßen ein und
öffnete Einbahnen für
den Radverkehr.**

kerin. In Österreich nehmen die 29 Prozent der Verkehrsteilnehmer*innen, die mit dem Auto unterwegs sind, 60 Prozent des Platzes ein. Das müsse sich ändern, findet Schwentner: „Jahrelang wurde alles für Autos geplant, jetzt planen wir für die Menschen. Das ist sozial und klimagerecht.“

Auch Michael Schwendinger vom Verkehrsclub Österreich (VCO) hält die Grazer Radziele bis 2030 für „sehr sportlich“ – der Weg dorthin sei aber der richtige. Wer die Leute zum Umstieg auf das Rad bewegen will, sagt der Verkehrsexperte, brauche „Infrastruktur, Infrastruktur, Infrastruktur“.

Für Graz hält Schwendinger langfristig sogar einen Radanteil von bis zu 40 Prozent für realistisch. Aus Studien wisse man, dass etwa 60 Prozent der

Menschen ihre Wege gerne mit dem Rad zurücklegen würden, sich im Verkehrsnetz aber nicht sicher fühlten. Baue man breite Radwege, würden diese auch genutzt. „Es muss aber nicht immer aufwendig umgebaut werden“, sagt Schwendinger. „Eine schnelle Lösung sind zum Beispiel verkehrsberuhigte Strecken mit Tempo 30 für Autos.“

Ein ÖVP-ler als Patron der Radelnden

Auch hier war Graz Vorreiter. 800 Kilometer lang ist das Netz an 30er-Zonen, dank einer Verordnung aus dem Jahr 1992 und eines politischen Sturkopfes: Erich Edegger, der vor 40 Jahren Vizebürgermeister wurde. Der ÖVP-Politiker bekam das wichtige Straßenamt – und betrieb zum Ärger seiner Partei eine Verkehrspolitik entgegen der Parteilinie.

Edegger besaß keinen Autoführerschein und war leidenschaftlicher Radfahrer. Er führte nicht nur das Tempo 30 auf den Nebenstraßen ein, sondern öffnete auch als erster Politiker Einbahnstraßen für den Radverkehr. Bis heute wird Edegger in Graz als Patron der Radler*innen gefeiert.

Auch Judith Schwentner erhält derzeit viel Applaus von Stadtplaner*innen

und Radfahrenden – auch wenn es manchen nicht schnell genug geht.

Von den 19 Projekten aus dem vergangenen Jahr wurden gerade einmal zehn abgeschlossen. Jeder Radweg sei ein „komplexes Thema“, sagt Schwentner, wo verschiedene Interessen aufeinanderträfen und man Straßen, Fußwege, den öffentlichen Verkehr sowie die Beleuchtung mitdenken müsse. Stöße man dann noch unerwartet auf eine Fernwärmeleitung, gebe es schnell mal ein halbes Jahr Verzögerung.

Zu blau, zu teuer, zu unnötig?

Andere würden die Radoffensive am liebsten ganz stoppen. Als Schwentner einen Mehrzweckstreifen in St. Peter, den sich Radfahrer*innen und Busse teilen, zur besseren Sichtbarkeit blau streichen ließ, war allein das schon Auslöser für heftige Diskussionen: zu blau, zu teuer, zu unnötig.

Auch ÖVP und FPÖ stimmten unter der neuen rot-grün-roten Stadtregierung gegen die Radoffensive. Eine gute Gelegenheit für Schwentner, die Opposition daran zu erinnern, wer den Startschuss für den ambitionierten Masterplan gab: „Beton-Sigi“ und seine schwarz-blaue Stadtregierung.

Anzeigen

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 Uhr). Alle Infos rund um die ARGUS Diebstahlversicherung finden Sie auf unserer Website: radlobby.at/dsv

vega nova
LEBEN IN BEWEGUNG

Schuhe für jede Temperatur

für draußen

Warme Füße für Herbst & Winter

& für drinnen

farbenfroh den Winter genießen

Filzpantoffeln - produziert in Österreich

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



Quelimane, Mosambik

Die Stadt der Fahrradtaxi

In Mosambik gilt das Auto als Statussymbol, die Zahl der Verkehrstoten ist immens hoch. Nur in der Stadt Quelimane sind Fahrräder ein Massenphänomen – auf 80 Einwohner*innen kommt hier ein „taxi de bicicleta“.



Wer an Afrika denkt, hat oft vor allem Klischees im Kopf. Aber auch in Sambia, Tunesien, Mosambik oder im Kongo setzen sich Menschen für bessere Bedingungen für den Radverkehr ein, radeln zur Arbeit oder trainieren für Meisterschaften. Vier Fahrrad-Geschichten von einem Nachbarkontinent, über den wenig berichtet wird.

Drahtesel 4 / 2023 – 12



Stefan Ehlert

ist freier Journalist unter anderem für die ARD und den Deutschlandfunk und hat von 2018 bis August 2023 in Maputo gelebt.

REPORTAGE: Stefan Ehlert

Schwer tritt Xavier Nelinho in die Pedale. Ich sitze auf dem gepolsterten Gepäckträger seines Fahrrads und klammere mich an den Hüften des schmächtigen 34-Jährigen fest. Die Tour führt an der Zentralbibliothek, einem spektakulären Gebäude in Bauhaus-Tradition, vorbei, und an der frisch renovierten Kathedrale Sagrada Família aus der Zeit der portugiesischen Eroberer.

In Quelimane, der Hauptstadt der mosambikanischen Provinz Zambezia, ist es selbst für Tourist*innen üblich, sich per Fahrradtaxi fortzubewegen. Die Fahrräder und ihre massenhafte Nutzung sind die wichtigste Attraktion der Stadt.

Knüppelharter Job, gutes Einkommen

Das 400.000 Einwohner*innen zählende Quelimane, 1.500 Kilometer nördlich der Hauptstadt Maputo gelegen, gilt als Afrikas „Stadt des Fahrrads“. Seit August 2023 gibt es hier sogar einen innerstädtischen Rad-Rundweg. Aber auch abseits der ausgewiesenen Radwege wuseln überall Fahrräder herum, sehr zum Leidwesen mancher Autofahrer*innen, die sich über die Fahrweise der Radelnden beschweren. „Es vergeht keine Woche ohne Unfall mit denen“, klagt ein Taxifahrer.

In der Kolonialzeit bis 1975 und auch noch in der jungen Republik stellte ein Fahrrad in Mosambik einen hohen Wert dar, vergleichbar mit Lackschuhen und einem mobilen Radiogerät. Es wurde vor allem für den Warentransport genutzt. In den letzten zehn bis 15 Jahren aber wurde in Quelimane die Fortbewegung per Fahrrad zum Massenphänomen.

Die meisten Menschen treten allerdings nicht selbst in die Pedale, sondern nutzen um umgerechnet 20 bis 50 Cent pro Fahrt ein „taxi de bicicleta“. Nach Behördenangaben gibt es in Quelimane mittlerweile mehr als 5.000 solcher Fahrradtaxi.

Umgerechnet 80 Euro hat etwa Xavier Nelinho für sein Radtaxi ausgegeben. Lange war der Vater von drei Kindern arbeitslos, schlug sich mit Gärtnerjobs durch. Mit seinem Radtaxi verdient er heute drei bis vier Euro am Tag, aufs Jahr gerechnet ist das in Mosambik ein überdurchschnittliches Einkommen.

Kaputte Räder schaffen Arbeitsplätze

Doch bei Temperaturen von mehr als 30 Grad ist der Job knüppelhart, zumal die chinesischen und indischen Importräder häufig kaputt sind. Deswegen hat sich rund um Quelimanens Fahrradtaxi ein Netz aus Händler*innen, Ersatzteil-Lieferant*innen und vor allem Werkstätten etabliert.

„Für uns sind die Fahrräder deshalb ein Vorteil, weil wir sonst gar keine Arbeit hätten“, sagt der 27-jährige Fahrradmechaniker Manuel Vinte, der sich auf einem Hocker über Radkränze und Schrauben beugt und kaum Zeit hat für ein kurzes Interview. Es gebe einfach zu viel zu tun, sagt er als Entschuldigung. Für ihn ist Quelimanens Fahrradboom vor allem ein Armutsphänomen.

Der Bürgermeister kommt auf Krücken

Quelimanens Bürgermeister Manuel de Araújo hingegen sieht das Fahrrad als zentrales Element einer umweltgerechten und sozial gerechteren Stadtentwicklung. Zum Interview erscheint er an Krücken – Folge eines Fahrradunfalls beim Radeln durch die Stadt mit dem US-Botschafter. Er lade seine Gäste immer zu einer Tour mit dem Rad ein, sagt Araújo, um deutlich zu machen, dass das vermeintliche Verkehrsmittel der Armen selbst für Staatsgäste und Prominente gut genug sei.

Der 53-jährige Araújo gehört zum Vorstand der oppositionellen Partei Renamo. Als er 2011 erstmals die Wahlen in Quelimane gewann, gab es dort keine Ampel und keinen Zebrastreifen.



Der Fahrradmechaniker Manuel Vinte sieht den Radboom als Armutsphänomen: „Für uns sind die Fahrräder deshalb ein Vorteil, weil wir sonst gar keine Arbeit hätten.“

Ausgehend von wissenschaftlichen Studien über die Verkehrsströme in seiner Stadt kam Araújo zu dem Schluss, dass dort Fußgänger*innen und Radfahrende deutlich zu kurz kamen: „Es ist ein Krieg, und diesen Krieg gibt es weltweit“, sagt er.

Er habe eine Zeit lang in London gelebt und das auch dort gesehen. „Die Autofahrenden sind von der fixen Idee besessen, dass die Straße für sie reserviert sei. Aber die Mehrheit sind Fußgänger*innen, dann kommen die Radfahrer*innen und dann erst die Autos.“

Das ist auch in der Hauptstadt Maputo so. Dort wächst die Zahl der privaten Pkw, die Infrastruktur ist nicht darauf vorbereitet, lange Staus und eine immens hohe Zahl an Unfalltoten sind die Folge. Dennoch gibt es in der Metropolenregion, in der rund drei Millionen Menschen leben, keine Busspur und keinen Radweg.

Noch sei Zeit, den Großraum Maputo aufs richtige Gleis zu setzen, sagt

Joaquín Romero, Spezialist für nachhaltige Mobilität bei der staatlichen Metropolagentur AMT. Es gebe aber zwei große Probleme.

Zum einen breite sich die Metropole ungebrems in der Fläche aus. Alle, die könnten, bauten sich Häuser oder Hütten im Umland, ohne sich zu fragen, wie sie zur Arbeit in die Stadt kämen.

Ein fragwürdiges Wahlergebnis

Zum anderen sei die mosambikani-sche Gesellschaft bis heute sehr hierarchisch strukturiert – und wer oben sei, wolle ein möglichst großes und teures Auto. „Wenn ich ein Auto besitze, bin ich im öffentlichen Raum privilegiert und fühle mich gegenüber allen anderen überlegen“, sagt Romero. Und wer keines habe, hoffe darauf, irgendwann eines zu besitzen.

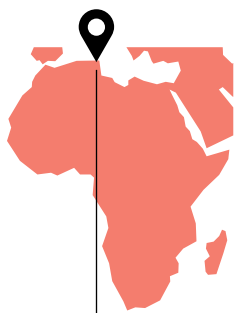
Natürlich sei das antiquiert. Aber niemand traue sich, den Autobesitzer*innen zu sagen, dass man lieber kein Auto haben sollte.

Ein erster Versuch, auf den breiten Avenidas in Maputo eine Busspur zu markieren, scheiterte 2016, angeblich am fehlenden Geld. Selbst als die Stadt eine nagelneue vierspurige Umgehungsstraße bauen ließ, versuchte sie gar nicht erst, dort Platz für Busse oder einen Radweg zu schaffen.

Im Jahr 2026 will nun der Verkehrsminister mit Mitteln der Weltbank wenigstens zwei erste exklusiv für Busse vorgesehene Fahrspuren in Maputo bauen lassen, dazu erste Radwege.

In Quelimane hingegen könnten die Uhren bald wieder rückwärts gestellt werden. Bei den massiv gefälschten Kommunalwahlen vom 11. Oktober gewann die Opposition nur eine von 65 Städten. Manuel de Araújo, der überaus populäre Bürgermeister Quelimanes, wurde offiziell für abgewählt erklärt.

Ob die Fahrradstadt Quelimane dieses fragwürdige Resultat ohne Widerstand akzeptiert? Wenn die „taxistas de bicicleta“ es wollen, können sie ihre Stadt lahmlegen.



Tunis, Tunesien

„Am Land radeln relativ viele Frauen“

In Tunis sind nur wenige Menschen mit dem Fahrrad unterwegs. Hamza Abderrahim will das ändern.

INTERVIEW: Matthis Kattnig

Wer in Tunis mit dem Fahrrad unterwegs ist, muss einiges aushalten. Radwege gibt es so gut wie keine, die Autolenker*innen fahren oft wild und rücksichtslos. Entsprechend wenige Radfahrende sind auf den Straßen der tunesischen Hauptstadt zu sehen. Doch seit ein paar Jahren werden es mehr.

Hamza Abderrahim, 33, brauchte während seines Maschinenbaustudiums mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehr als eineinhalb Stunden zur Universität und kam so auf die für Tunis ungewöhnliche Idee, den Weg mit dem Fahrrad zurückzulegen. 2017 gründete er die Protestgruppe Velorution Tunisie mit, die für die Rechte von Radfahrenden in Tunesien kämpft.

Hamza, was hält Menschen in Tunis vom Radfahren ab?

Einerseits geht es um die Sicherheit, Radfahren ist in Tunis nicht ganz ungefährlich. Andererseits wird Radfahren als sozial schwach angesehen: Die Reichen haben ein Auto, und den Armen bleibt das Fahrrad. Auch unser ehemaliger Präsident Zine el-Abidine Ben Ali hat immer propagiert, dass sozialer Erfolg darin besteht, ein Haus und ein Auto zu haben. Diese Einstellung hat sich bis heute in den Köpfen gehalten. Besonders in Tunis – am Land ist das Radfahren sozial angesehener als in der Stadt.

Was macht deine Gruppe, um die Situation von Radfahrenden zu verbessern?

2017 haben wir eine Critical Mass unter dem Namen „Tunis by Bike“ ins Leben gerufen. Eine Demonstration, bei der einmal pro Monat eine große Gruppe gemeinsam durch die Straßen von Tunis und anderen Städten radelt, um zu zeigen, dass es viele Radfahrende gibt und Autofahrende auf sie Rücksicht nehmen müssen. Beim ersten Mal waren wir 35 Leute, im zweiten Monat waren es schon 300 oder 400, heute sind es meistens ungefähr 500. Davon abgesehen haben wir vier Schwerpunkte.



Hamza Abderrahim ist Mitgründer der Protestgruppe Velorution Tunisie.

Und zwar?

Wir wollen erstens die Zahl der Radfahrenden multiplizieren. Dazu haben wir vor vier Jahren eine Radfahrschule eröffnet, bisher haben mehr als 2.000 Menschen Kurse bei uns gemacht. 80 Prozent davon sind Frauen – am Land fahren verhältnismäßig viele Frauen Rad, aber in Tunis lernen sie es in der Kindheit seltener als Männer. Zweitens versuchen wir, mit Behörden zusammenzuarbeiten, erklären ihnen die Vorteile des Radfahrens und wie eine fahrradfreundliche Stadtplanung aussieht, und führen Studien zur Infrastruktur durch. Drittens laden wir im Projekt Secret Incubator junge Arbeitslose ein, an eigenen Projekten zum Thema Fahrrad zu arbeiten, zum Beispiel an einem Fahrrad-Lieferdienst. Und viertens tauschen wir uns mit europäischen und arabischen Organisationen aus.

Was müsste passieren, damit das Radfahren in Tunesien einfacher wird?

Unsere Regierung fördert Treibstoffe wie Benzin. Nehmen wir an, sie beschließt eines Tages, diese Subventionen zu reduzieren und gleichzeitig Radfahrende zu unterstützen, zum Beispiel beim Kauf eines Fahrrads. Ich glaube, das würde schnell vieles ändern, dann würden 60 Prozent der Tunesier*innen ein Fahrrad benutzen. Derzeit sind es vielleicht fünf Prozent.



Aktivist*innen versuchen, das Radfahren in Tunis sichtbarer zu machen – ob durch Graffiti oder bei Touren durch die Altstadt.



Matthis Kattnig

lebte von April 2022 bis Oktober 2023 als freier Journalist in Tunis und im Maghreb.

Gesundheitsversorgung auf zwei Rädern

In Sambia leben viele Menschen weit weg von Krankenhäusern und Arztpraxen. Frauen wie Priscar Mailosi kümmern sich um ihre Gesundheit.



TEXT UND FOTO: Benjamin Breitegger

Kurze Wege geht sie zu Fuß, für längere nimmt sie das Fahrrad, das sie von der Regierung bekommen hat. Wenn die Straßen schlechter werden, die Pisten holpriger, dann lässt sie es stehen und marschiert die letzten Kilometer zu Fuß. Immer dabei: ihr Patient*innenbuch und ihr blauer Arbeitskittel.

Priscar Mailosi, 28, ist Gesundheitsassistentin in Masuku, einem Ort im Süden Sambias, drei Stunden Jeepfahrt entfernt von der nächsten geteerten Straße.

Gesundheitsassistent*innen, auch Community Health Workers genannt, kümmern sich um Millionen Menschen, die weit weg leben von Städten, von Krankenpflegern und Ärztinnen. Sie bilden das Rückgrat einer Basis-Gesund-

heitsversorgung in vielen Ländern des Globalen Südens.

Es sind vor allem Frauen, und oft werden sie für ihre Arbeit nicht bezahlt. Priscar Mailosi hat Glück, sie hat einen – zeitlich befristeten – Vertrag und bekommt ein Gehalt.

Auf ihren Touren durch die umliegenden Siedlungen besucht sie Tausende Menschen. Sie ermutigt Schwangere, regelmäßig in die lokale Klinik zu kommen. Klärt über Impfungen auf und über Krankheiten wie HIV und Malaria. Und lehrt, Wasser richtig abzukochen, um Durchfallerkrankungen zu vermeiden.

Wenn Mailosi in ihrem blauen Arbeitskittel angeradelt kommt, wissen die Menschen schon von weitem Bescheid: Die Gesundheitsassistentin ist da!

Mit dem Fahrrad, das sie von der Regierung bekommen hat, kommt Priscar Mailosi schneller zu den Tausenden Menschen, die sie betreut.



Benjamin Breitegger

ist freier Journalist und Fotograf in Wien und berichtet regelmäßig aus dem südlichen Afrika, unter anderem für Ö1 und das Deutschlandradio.



Goma, Ost-Kongo

Beim Radtraining den Krieg vergessen

Die Menschen im Osten des Kongo haben seit drei Jahrzehnten keinen Frieden mehr erlebt. Ein Rennradclub gibt Jugendlichen Hoffnung – so wie Deborah Okito, die zuletzt die kongolesische Meisterschaft gewonnen hat.

PORTRÄT: Judith Raupp

Deborah Okito steigt vom Rad und stellt sich mit ihren Kolleg*innen in einem Halbkreis am Straßenrand auf. „Gott, wir danken dir, dass niemand einen Unfall hatte“, betet ein Kollege des Männerteams. „Amen“, antwortet Okito und erklärt: „Uns fahren ständig Motorradtaxis an.“

Okito ist eine der 15 Frauen unter den 70 Mitgliedern des Goma Cycling Club, des ersten und einzigen Radclubs der Millionenstadt Goma im Osten der Demokratischen Republik Kongo. Die Rennradler*innen trainieren frühmorgens, sobald es hell wird, denn spätestens um acht Uhr wird der Verkehr in Goma lebensgefährlich. Auf den wenigen geteerten Straßen der Stadt kämpfen Autos, Motorräder und Geländewagen von Hilfsorganisationen mit den Radfahrer*innen um Platz.

Drei Mal pro Woche ins Training

„Manchmal schreien uns die Motorrad-Chauffeure an, dass wir abhauen sollen“, erzählt der Trainer Jimmy Muhindo. Der 26-Jährige hatte mehr als zehn Unfälle, seit er den Radclub im Jahr 2016 mitgegründet hat. Sie gingen glimpflich aus. Ein Teamkollege

hingegen hat bei einem Unfall ein Bein verloren.

Zum Training ins Umland ausweichen können die Radler*innen nicht: zu gefährlich. In der Region kämpfen mehr als hundert Milizen um das Geschäft mit Rohstoffen wie Kobalt, Koltan oder Gold; in die mafiösen Netzwerke sind auch hochrangige Militärs, Polizisten, Geschäftsleute und Politiker verwickelt. Mehrmals ist die Armee des Nachbarlandes Ruanda einmarschiert. Frieden haben die Menschen im Ostkongo schon seit drei Jahrzehnten nicht mehr erlebt. Derzeit besetzt eine vermutlich von Ruanda ausgerüstete Miliz namens M23 die Provinz Nord-Kivu, deren Hauptstadt Goma ist, und schneidet die Versorgungswege in die Stadt ab.

Manchmal wird auch in Goma geschossen – zum Beispiel, wenn die kriegsmüden Bürger*innen für Frieden demonstrieren und die Polizei sie wieder einmal mit Gewehrsalven auseinander treibt. An solchen Tagen muss Deborah Okito zuhause bleiben.

Die 19-jährige Schülerin hat sich das Radfahren mit neun Jahren von ihren älteren Geschwistern abgeschaut. Als sie die Radler*innen vom Goma Cycling Club auf der Straße sah, erzählt sie, war für sie sofort klar, dass sie mitmachen wollte. Nun trainiert sie drei Mal in der Woche, 2023 hat sie trotz der erschwerten Bedingungen die kongolesische Meisterschaft der Frauen gewonnen. Ihr Teamkollege Joël Kasereka siegte bei den Männern.

Nach dem Radeln gibt es Frühstück

„Das motiviert mich, weiter zu machen“, sagt Okito. „So kann ich den Krieg vergessen.“ Die meisten Mitglieder des Teams kommen aus armen Familien, einige sind Straßenkinder. Der Goma Cycling Club stellt vielen von ihnen Räder zur Verfügung, er gibt ihnen psychische Stärke und die Hoffnung, irgendwann vielleicht Preisgelder zu gewinnen. Und er hilft ihnen, den hungrigen Magen zu füllen. Denn nach dem Training gibt es Frühstück – für manche ist es die einzige Mahlzeit am Tag.



Judith Raupp

lebt seit 2011 in Goma, wo sie Medienschaffende ausbildet und als freie Journalistin unter anderem für Die Zeit und die Süddeutsche Zeitung arbeitet.

Deborah Okito und ihr Trainer Jimmy Muhindo trainieren immer frühmorgens, bevor der Verkehr gefährlich wird.



WIEN

Ohne Panik zur Panikengasse

Gemeinsam sicher zur Volksschule radeln: Wien hat seinen ersten täglichen BiciBus.

Weil ihr Gebäude saniert wird, ist die Volksschule Kindermannngasse für zwei Jahre in einem zwei Kilometer entfernten Ausweichquartier in der Panikengasse untergebracht. Eine Gruppe Eltern organisiert in dieser Zeit einen BiciBus, also eine gemeinsame Fahrt zur Schule – nicht nur an Halloween, sondern jeden Tag und bei jedem Wetter.

tinyurl.com/bicibus-panikengasse



WIEN

Neue Online-Plattform vernetzt Initiativen und Interessierte

Eine Online-Plattform als Vernetzungstool für eine starke Zivilgesellschaft, um Wiens öffentlichen Raum lebenswerter, sicherer und klimagerechter zu machen: das ist „Wir machen Wien“. Die Mitte Oktober präsentierte Plattform, an der auch die Radlobby Wien beteiligt ist, soll interessierten Bürger*innen passende Möglichkeiten zum verkehrspolitischen Engagement aufzeigen. Initiativen in Wien können sich zu diesem Zweck auf einer Online-Karte eintragen.

Die Website bietet auch Tipps und Leitfäden für Aktivist*innen zu Themen von

der Demo-Anmeldung bis zum Erstellen einer Petition sowie eine Liste von Beteiligungsmöglichkeiten der Stadt Wien und einen Veranstaltungskalender. „Wir machen Wien“ schließt damit an die Arbeit der vor einem Jahr beendeten Initiative „Platz für Wien“ an, die 2020 vor der letzten Gemeinderatswahl 57.000 Unterschriften für eine klimagerechte und verkehrssichere Stadt gesammelt hat. Die neue Plattform wird von den Beiträgen und der Energie der zahlreichen Menschen leben, die sich in Wien für ähnliche Anliegen einsetzen.

wirmachen.wien

KLAGENFURT

Viel gelernt beim runden Geburtstag

Seit zehn Jahren setzt sich die Radlobby Kärnten/Koroška für die Interessen der Alltagsradfahrenden ein. Am 10. November feierte sie in Klagenfurt ihren runden Geburtstag mit einer Lesung, Diskussionen, einer Ehrung der beiden Alt-Obmänner Ronald Messics und Mark Richter und einer Party. Die neunte Herbstakademie der Radlobby Österreich am 11. und 12. November fand anlässlich des Jubiläums ebenfalls in Klagenfurt statt. Mehr als 40 Aktivist*innen aus ganz Österreich trafen sich zum Vernetzungstreffen mit vielen Vorträgen rund ums Rad.

WIEN

Von der Ferne träumen

Im (an seinen Standort im 9. Bezirk zurückgekehrten) WUK gibt es nicht nur eine Fahrrad.Selbsthilfe.Werkstatt, in der Radlobby-Mitglieder gratis ihre Fahrräder reparieren können, und immer am ersten Mittwoch im Monat einen Fahrradflohmart, sondern im Winter auch eine Vortragsreihe namens „RadbilderReisen“. Am 14. Dezember berichtet Hanna Schwarz vom Reisealltag mit Kindern, am 25. Jänner erzählt Alex Litzellachner von seiner Radtour durch 30 Länder, und am 22. Februar geht es um eine Fahrt von Österreich nach Nepal.

fahrrad.wuk.at

Neu dabei

Diesmal:

Mehmet, 38,
Werkstoffingenieur
aus Lauterach



Ich habe ein Klapprad für kurze Strecken und den Weg zum Nahverkehr und ein E-Bike fürs Einkaufen und die Fahrt zu meinen Theaterproben in Bregenz.

Ich liebe am Radfahren die frische Luft und dass man mehr Gefühl für die Umgebung bekommt, als wenn man hinter einer Scheibe sitzt. Und man muss nicht lang Parkplatz suchen.

Mich nerven gefährliche Kreuzungen, wo nicht an den Radverkehr gedacht wurde, und Autofahrende, die zu knapp überholen.

Meinen schönsten Rad-Moment hatte ich bei einem Ausflug zum Rheinspitz: Sonnenuntergang, Natur, Berge, ein See, keine Autos weit und breit. Cinematisch.

Meine beste Investition waren zusätzliche Reflektoren. Die schlechteste war mein schwarzer Regenponcho – ein bunter wäre besser.

Einmal bin ich beim Betreten eines Gebäudes mit dem Hinterrad an der Glastür angekommen, und sie ist zerbrochen. Die Reparatur war teurer als mein Rad, glücklicherweise hat die Versicherung sie gezahlt.

Ich bin der Radlobby beigetreten, weil man solche Organisationen unterstützen muss, damit was vorangeht, und weil ich bei ihren Veranstaltungen gleichgesinnte Menschen treffen kann.

ONLINE

Öffentlicher Raum, niederlandisiert

Wie sähe meine Straße in grün aus, in fahrradfreundlich, in kindergerecht? Wer sich das schon einmal gefragt hat, kann der Antwort jetzt mittels künstlicher Intelligenz näherkommen.

Straße neu planen, begrünen, Fußgänger*innen und Radfahrende hinzufügen: das kann Jahre dauern. Oder ein paar Sekunden, wenn man dafür der Künstlichen Intelligenz vertraut, die die Organisation Dutch Cycling Embassy programmieren hat lassen (und die KI-typischen Gruseligkeiten großzügig übersieht). Adresse eingeben, zwei Mal klicken, ein bisschen warten – fertig.

dutchcyclinglifestyle.com



Der Schwedenplatz (oben) und der Praterstern (unten) in Wien in der Realität und in einer von der KI aufgehübschten Version.

WIEN

Bunt geschmückt durch die Stadt

Zum zweiten Mal machte in Wien ein Fancy Women Bike Ride auf die Wichtigkeit selbstbestimmter Mobilität für Frauen aufmerksam.

Bunter Blumenschmuck, fröhliche Transparente, eine Zirkusband auf Rädern und mehr als 200 Teilnehmer*innen: Am 17. September fand bei strahlendem Sommerwetter der zweite Wiener Fancy Women Bike Ride statt. Die etwa fünf Kilometer lange Route führte quer durch den ersten und zweiten Bezirk und endete auf der Zirkuswiese im Prater mit Kundgebung, Konzert und Picknick.

Der Fancy Women Bike Ride wurde 2013 im türkischen Izmir ins Leben gerufen und findet seit damals jedes Jahr statt. Mit geschmückten Fahrrädern wollen die Teilnehmer*innen im öffentlichen Raum sichtbar werden und auf die Wichtigkeit selbstbestimmter Mobilität für Frauen aufmerksam machen. Diesmal waren mehr als 160 Städte von Adana bis Zürich dabei. Für 2024 ist auch in Klagenfurt ein Fancy Women Bike Ride geplant.

fancywomenbikeride.com



Je kreativer, desto besser: Beim Fancy Women Bike Ride ist jede Art von Verzierung willkommen.

Die Macht der Bürgermeister

Restriktive Regelungen in der StVO machen die Einführung von Tempo 30 auf Landesstraßen innerhalb des Ortsgebiets fast unmöglich. Zwei Beispiele zeigen, was Gemeindepolitiker*innen dennoch erreichen können.

BERICHT: Andrzej Felczak

Auch innerhalb einzelner Orte sind Landesstraßen oft die einzige Möglichkeit, mit dem Fahrrad von A nach B zu kommen. Starker Kfz-Verkehr und Tempo 50 machen das Radfahren dort meist unangenehm und für viele Gruppen – etwa für Kinder, ungeübte oder unsichere Fahrer*innen – unmöglich.

Die Einführung von Tempo 30 würde die Situation erheblich verbessern, wird jedoch durch restriktive Regelungen in der StVO fast unmöglich gemacht. Zwei Straßenzüge in Wolkersdorf und Eisenstadt zeigen, was möglich ist, wenn Bürgermeister*innen sich für Tempo 30 einsetzen.



Die Alleegasse im niederösterreichischen Wolkersdorf ist zu schmal für einen getrennten Radweg. Seit August 2023 gilt dort Tempo 30.

Pilotprojekt in Eisenstadt

In Wolkersdorf im Weinviertel gibt es einen Plan für ein Radbasisnetz, über das auch die Nachbargemeinden an die Stadt angebunden werden sollen. So können Radfahrende vom drei Kilometer entfernten Münichsthal über Güterwege komfortabel bis zur Ortsgrenze kommen.

Von dort in Richtung Ortszentrum führt der einzige Weg aber über die Alleegasse (L3107). Sie ist zu schmal für einen getrennten Radweg. Bürgermeister Dominic Litzka setzte sich vier Jahre lang für die Einführung von Tempo 30 ein und überzeugte den Verkehrs-sachverständigen des Lan-

des; jetzt gilt auf den ersten 500 Metern der Strecke Tempo 30.

In Eisenstadt hat Bürgermeister Thomas Steiner ein Pilotprojekt auf der Georgistraße (L317) ermöglicht, bei dem die Radverkehrsführung bei beengten Straßenverhältnissen untersucht wird. Zu diesem Zweck wur-

de Tempo 30 eingeführt und der Straßenraum neu verteilt: Auf beiden Seiten der drei Meter breiten Kernfahrbahn gibt es jetzt einen jeweils 2,2 Meter breiten Mehrzweckstreifen. Diese Breite erlaubt Radfahrenden einen ausreichenden Abstand zu geparkten Autos, um Door-ing zu vermeiden.



WAS HEISST EIGENTLICH?

Schulstraße

Seit Oktober 2022 können Behörden in Österreich Straßen oder Teile davon mit einem eigenen Verkehrszeichen zu Schulstraßen erklären. Das Zeichen ist ein blaues, hochformatiges Rechteck, auf dem zwei Schulkinder und der Schriftzug „Schulstraße“ zu sehen sind.

In so einer Schulstraße ist zu den auf dem Schild angegebenen Uhrzeiten zu Beginn und/oder am

Ende des Unterrichts an Schultagen das Gehen auf der Fahrbahn erlaubt, das Autofahren hingegen verboten (nur wer in der Schulstraße wohnt, darf dann in Schrittgeschwindigkeit zu- oder wegfahren). Das Radfahren hingegen ist auch während der Sperrzeiten in Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

Es gibt auch Schulstraßen, die nicht mit dem gleichnamigen Ver-

kehrszeichen, sondern mit temporären Fahrverboten ausgeschildert sind. In diesem Fall können andere Regeln gelten, aber Radfahren ist üblicherweise erlaubt – das Ziel einer Schulstraße (das in Pilotversuchen auch erreicht wurde) ist ja, dass die Kinder vermehrt mit dem Rad, mit dem Roller oder zu Fuß in die Schule kommen.

Mario Sedlak

Von super Grätzln und blockierten Blocks

Superblocks gelten vielen Stadtplaner*innen als wichtiger Bestandteil nachhaltiger Entwicklung. Seit 2022 hat Wien seinen ersten Superblock, seit kurzem funktioniert der auch. Bei Initiativen für weitere Viertel bremst die Stadt allerdings.

BERICHT: Philipp Schober

Sechs Straßenzüge zwischen Gudrun- und Quellenstraße sollen zeigen, wie Wien bald aussehen könnte und was sich der Klimakrise entgegensetzen lässt. In Favoriten, einem dichtverbauten Arbeiter*innenbezirk mit niedrigem Durchschnittseinkommen, baut die Stadt um 8,6 Millionen Euro ihr neues Vorzeigeprojekt: das „Supergrätzl“, den ersten Superblock der Stadt.

Ein Superblock, das ist im Wesentlichen ein verkehrsberuhigtes Stadtviertel, in dem der öffentliche Raum gerechter verteilt wird als sonst üblich. Mehrere Häuserblocks – meist drei mal drei, das entspricht einem Gebiet von etwa 400 mal 400 Metern – werden zu einem größeren zusammengefasst, indem die dazwischen verlaufenden Straßen für den Autoverkehr unattraktiv gemacht werden.

Die Straßen werden in Plätze, Parks, Begegnungs- oder Fußgängerzonen umgewandelt und für Menschen zu Fuß und auf dem Rad sicher und attraktiv gestaltet. Flächen werden ent-

siegelt, Grünraum und Wasserflächen geschaffen, Bäume gepflanzt.

Mit dem Auto kann man mit bis zu 30 km/h zu- und abfahren, das Viertel aber nicht direkt durchqueren. Die Zahl der Auto-Abstellplätze wird reduziert. Hauptradrouten können als Fahrradstraßen durch den Superblock geführt werden; der öffentliche Verkehr verläuft meist an seinen Außenkanten.

Von Barcelona nach London und Paris

Das Konzept kommt aus Barcelona. Anfang der 2000er Jahre litt die Stadt unter der enorm hohen Bevölkerungsdichte, einem Mangel an Grünraum und gesundheitsgefährdenden Schadstoff- und Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr. In ihrem rasterförmigen Straßensystem gab es kaum Hierarchien, der Verkehr dröhnte gleichmäßig in alle Richtungen durch die Wohnviertel.

Als Reaktion darauf griff die städtische „Agentur für urbane Ökologie“ Ideen zur Verkehrsberuhigung aus den 1980er-Jahren auf, ab 2003 entstand im

Barcelona – Sant Antoni
Seit 2019 gibt es den Superblock im Viertel Sant Antoni. Der Stadt zufolge ist die Luftverschmutzung dort stellenweise um 40 Prozent zurückgegangen.





Wien-Favoriten

„Farbe ist keine Infrastruktur“ – das Wiener Supergrätzl hat 2022 gezeigt, wie wahr dieser unter Radaktivist*innen beliebte Spruch ist.



Viertel Gràcia in nur zweieinhalb Jahren die erste „Superilla“ („Superinsel“).

Seit 2013 sind Superilles ein Hauptbestandteil von Barcelonas Stadtentwicklungsplan: 60 Prozent der früher dem Autoverkehr vorbehaltenen Straßen sollen künftig anders genutzt werden, dem motorisierten Durchzugsverkehr bleiben die Hauptstraßen.

Das vielversprechende Konzept wurde bald international aufgegriffen. In London heißen die entsprechenden Viertel „Low Traffic Neighbourhood“, in Paris „Villes du quart d’heure“, in Berlin „Kiezblocks“, in Hamburg „Superbüttel“. Meist werden zuerst einfache, schnell umsetzbare Maßnahmen zur Kfz-Verkehrsberuhigung getroffen, die endgültige bauliche Gestaltung dann in einem mehrjährigen Prozess samt Bürgerbeteiligung erarbeitet.

Mit dem Auto in die Fußgängerzone

So soll es auch beim Favoritner „Supergrätzl“ laufen. Wobei die Pilotphase sehr halbherzig umgesetzt wurde:

Im Juni/Juli 2022 ließ die Stadt dort Bäume, Wassersprinkler und Sitzgelegenheiten errichten und erklärte eine Gasse zur Fußgängerzone. Sie ließ fast alle Einbahnen für den Radverkehr öffnen und mehrere davon auf der Länge einzelner Häuserblocks drehen, um das Durchfahren mit Kfz zu unterbinden.

An vier Kreuzungen errichtete sie sogenannte Diagonalfilter, die Autofahrende vom geradeaus Weiterfahren abhalten sollten. An fast allen Kreuzungen im Viertel und an seinen Rändern ließ sie Gehsteige vorziehen.

Nur: von einem einzigen Poller abgesehen machte die Stadt das nur mit bunten Markierungen auf der Fahrbahn. Regelmäßig ignorierten Autofahrende die Farbe auf der Straße, sie fuhren über die Diagonalfilter-Markierungen und um den einzigen Poller he-



Mehr zu Superblocks

Die Superblock-Studie des Klimaschutzministeriums findet sich auf

tinyurl.com/superblock-studie

Im November 2023 veröffentlichte die „Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende“ der NGO Changing Cities die erste deutschsprachige Superblock-Richtlinie:

changing-cities.org/standards

Die Radlobby und die Initiative „Geht doch“ haben eine Karte entwickelt, die Initiativen für Superblocks und Superblock-ähnliche Strukturen zeigt:

radlobby.at/superblock

rum. Manche missachteten sogar Schilder und fuhren in die Fußgängerzone oder gegen die Einbahn.

Nach viel Kritik und Hämme besserte die Stadt nach: Im Juli 2023 ließ sie weitere Poller errichten und als Diagonalfilter begrünte Betonringe. Seither funktioniert das Supergrätzl deutlich besser.

Sechs Beschlüsse auf Bezirksebene

Geht es nach den Verantwortlichen in mehreren Bezirken, soll das Favoritner Supergrätzl nicht lange das einzige der Stadt bleiben: Sechs Wiener Bezirksvertretungen haben bereits Gebiete für Superblocks beschlossen. In weiteren sieben Bezirken setzen sich lokale Initiativen für Superblocks ein.

Viele Wiener*innen dürften sie auf ihrer Seite haben. 2020 unterschrieben fast 58.000 Menschen die Petition „Platz für Wien“, die unter anderem 100 Superblocks bis 2030 forderte. Auch Zuständige in Favoriten berichten von großem Zuspruch aus der Bevölkerung.

Dass es in Wien viel Potenzial gibt, vor allem in dicht verbauten Vierteln, hat 2020 ein Forschungsprojekt im Auftrag des Klimaschutzministeriums gezeigt. In Städten mit rasterartigen Strukturen wie Barcelona sei es zwar einfacher, schreiben die Autor*innen, aber auch in historisch gewachsenen Städten mit unterschiedlichen Blockformen und schmaleren Straßen ließen sich Superblocks gut umsetzen.

Die Verwaltung aber – blockt ab. Obwohl Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) im Oktober in „Wien heute“ erklärte, sie wünsche sich für jeden Bezirk ein Supergrätzl, vertröstet die zuständige MA 18 Initiativen und Bezirke: Man sei noch bis 2025/26 mit Umsetzung und Evaluierung des Supergrätzls Favoriten befasst und werde „momentan keine weiteren Supergrätzl-Projekte bearbeiten“.

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak und Christoph Zettinig



Wien 4., Resselpark/Langstrecke Süd Baustellenchaos und noch schlechtere Route

Die Radlangstrecke Süd fängt am Ring an und verläuft über den Resselpark und die Argentinierstraße. Durch den Resselpark verlief die Strecke bis Mai als durch Bodenmarkierungen vom Gehweg getrennter Radweg. Dann ließ die für die Wiener Stadtgärten zuständige MA 42 sie wegen Umbauten im Park mit selbstgebastelten Schildern sperren, ohne eine Umleitung auszuschildern. Das Baustellenmanagement war radtechnisch ein Chaos, die Durchfahrten schmal.

Der Umbau wäre eine Chance gewesen, die Situation sowohl für Radfahrende als auch für Fußgänger*innen zu verbessern. Inzwischen ist er fertig, und es zeigt sich, dass die schon früher unzufriedenstellende Radwegführung mit ihren schmalen Durchlässen noch weiter verschlechtert wurde.

Wegen einer zusätzlichen Grünfläche müssen Radfahrende nun in Schlangenlinien fahren, aus dem getrennten wurde ein gemischter Geh- und Radweg. Das Ergebnis ist absolut nicht langstreckentauglich. Und das, obwohl dort nach dem Umbau der Argentinierstraße in eine qualitativ hochwertige Fahrradstraße eine erhebliche Zunahme des Radverkehrs zu erwarten ist.



Wien 14., Käthe-Dorsch-Gasse Gelungene Anbindung der neuen Wohnsiedlung

In der Käthe-Dorsch-Gasse wurde kürzlich eine innovative Siedlung fertiggestellt, in der es neben Wohnungen unter anderem auch einen Bildungscampus, einen Kindergarten, ein Generationenzentrum und soziale Einrichtungen gibt.

Für Autos ist eine Sammelgarage vorhanden, innerhalb der Siedlung und in den sie direkt umgebenden Straßen gibt es keine Parkplätze. Für den Radverkehr hingegen ist die Siedlung bestens erschlossen: Es gibt eine Radservicestation und über das Gebiet verteilt etwa 60 Fahrradbügel. Ein drei bis 3,5 Meter breiter Geh- und Radweg verbindet die Siedlung mit den Radwegen Deutschordenstraße und Hochsatzengasse. Über sie kann mandurchgehend auf baulich getrennten Radwegen zum Wienflussradweg fahren und über einen Radfahrstreifen zum Bahnhof Hütteldorf.

Da auf dem Geh- und Radweg viele Fußgänger*innen und Kinder unterwegs sind, benutzen Radfahrende, die ihr Fernziel schnell erreichen wollen, besser den Wienflussradweg als den Weg an der Siedlung vorbei.



Wien 14., Deutschordenstraße Komplizierte Situationen gut gelöst

Die Hochsatzengasse verbindet die Käthe-Dorsch-Gasse unter anderem mit dem Wienflussradweg. Seit kurzem gibt es dort auf beiden Seiten Radwege, wo früher Autos parkten: Auf der Westseite führt ein Einrichtungsradweg über die Kreuzung Hietzinger Kai bis zur Testarellogasse, auf der Ostseite gibt es einen Zweirichtungsradweg mit einer Abzweigung zum Wienflussradweg.

In der Deutschordenstraße ersetzt ein vier Meter breiter, nicht benutzungspflichtiger Geh- und Radweg die früheren Mehrzweckstreifen sowie einige Autoparkplätze. Den Geh- und Radweg gut sowohl mit dem Wienflussradweg als auch mit dem 600 Meter entfernten Bahnhof Hütteldorf zu verbinden, war eine Herausforderung, die optimal gelöst wurde: alle Verbindungen für Radfahrende sind gut verständlich und kommen mit möglichst wenigen Querungen aus.





Burgenland, Oberschützen/Oberwart Tempolimit von 50 auf 70 erhöht

Der Ort Oberschützen, wo es Gymnasien und eine Sporthauptschule gibt, und die Bezirkshauptstadt Oberwart, wo sich Behörden, ein Krankenhaus und Einkaufsmöglichkeiten befinden, sind acht Kilometer voneinander entfernt, die Fahrtzeit mit dem Fahrrad beträgt etwa 25 Minuten.

Die Hälfte der Strecke verläuft auf der 4,7 Meter breiten, schnurgeraden und gänzlich ebenen Schützenstraße, die als Schleichweg benutzt wird. Bei dieser Straßenbreite dürften Autofahrer*innen Radfahrende nur mit höchstens 30 km/h überholen. Schon dass dort bisher Tempo 50 galt, war also nicht zufriedenstellend; jetzt hat die Bezirkshauptmannschaft das Tempolimit auch noch auf 70 erhöht und die Situation für Radfahrende somit weiter verschärft.

Das ist vor allem insofern unverständlich, als die parallel verlaufenden Straßen L235 und B50 bestens ausgebaut und nur unwesentlich länger sind. Um das Radfahren sicherer und attraktiver zu machen, sollte auf der Schützenstraße wieder Tempo 50 verordnet werden; zusätzlich sollten Tafeln darüber informieren, dass Radfahrende dort nur mit höchstens 30 km/h überholt werden dürfen.



Kärnten, Arnoldstein Konsequenter Radweg- Ausbau abgeschlossen

Mit der kürzlich fertiggestellten Neugestaltung der Ortsdurchfahrt durch Arnoldstein haben das Land Kärnten und die Gemeinde die letzte Lücke am beliebten Tarviser Radweg geschlossen, der in weiterer Folge als Ciclovía Alpe-Adria bis an die Adria führt. Rund zwei Millionen Euro haben Land und Gemeinde dafür investiert, es war der letzte Puzzleteil eines konsequenten Radweg-Ausbaus in der Gemeinde.

Bereits 2014 hatte man begonnen, die überbreite Bundesstraße B83 auf zwei Fahrspuren zurückzubauen. So wurde Platz für einen neuen Geh- und Radweg frei, der nun von Villach kommend auf rund 15 Kilometern das gesamte Gemeindegebiet bis zur Staatsgrenze in Thörl-Maglern durchgängig erschließt und nahezu alle Ortsteile der Gemeinde sicher mit dem Zentrum verbindet.

Das Ergebnis ist eine Win-Win-Situation: durch die Verschmälerung der B83 ist der Autoverkehr langsamer unterwegs, was die Lärmbelastung für die Anrainer*innen verringert und die Verkehrssicherheit erhöht. Zugleich ist kosteneffizient eine gute Radinfrastruktur entstanden.



NÖ, Ebreichsdorf/Unterwaltersdorf Schlecht gelegener Bahnhof, gute Anbindung

Die Pottendorfer Bahnlinie verlief bis vor einigen Jahren durch Ebreichsdorf, aber im Zuge ihres zweigleisigen Ausbaus mussten sie und der Bahnhof Ebreichsdorf aus Platzgründen verlegt werden. Jetzt liegt der Bahnhof in der Mitte zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf, je rund einen Kilometer vom Ortzentrum entfernt, was für Fußgänger*innen wenig attraktiv ist. Erfreulicherweise wurden aber zwischen den beiden Ortschaften und dem Bahnhof Zweirichtungs-Geh- und Radwege errichtet, teilweise auf beiden Straßenseiten.

Leider sind die Wege an einigen Stellen zu schmal, hohe Randsteine verursachen beim Befahren unangenehme Stöße. An der Ampel müssen Radfahrende und Fußgänger*innen zwei Mal warten, und obwohl der Radweg entlang einer Landesstraße führt, hat der Radverkehr Nachrang gegenüber dem Verkehr aus manchen Seitengassen.

Auf der Unterwaltersdorfer Seite stehen 60, auf der Ebreichsdorfer Seite 96 regengeschützt unter einem Vorsprung platzierte Fahrradbügel zur Verfügung, zusätzlich wurden 30 Fahrradboxen installiert.

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 Nordbahnhof
Krakauer Straße 25
1020 Wien
Tel.: 01/212 48 36
office@wienrad.at
wienrad.at



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



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



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



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



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



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



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

Heavy Pedals

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



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



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



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



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



MOUNTAINBIKER.AT
Stadtbahnbögen 145-150
Währinger Gürtel Ecke
Sternwartstraße
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



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



popsyssel – kinder radeln
Fahrräder, Hänger, Sitze,
Werkstatt
Reindorfstraße 9
1150 Wien
Tel.: 01/996 98 53
mail@popsyssel.at
popsyssel.at



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



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

Mechaniker BRUNNER

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

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



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



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



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



e-Motion e-Bike+Dreirad Welt Wien

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



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



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



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



ZUM ROSTIGEN ESEL

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



Rad & Sport Kiesl GmbH

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

VORRADELN

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



VORRADELN
Raum für Fahrradkultur

Reiseausrüstung

Steppenwolf

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



Radabstellanlagen

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

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



Triebl – Dein Schuhmacher

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



ADAMAH

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



JobRad Österreich GmbH

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



Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

40. Jahrgang / Heft 4

Erscheinungsdatum

7. Dezember 2023

Medieninhaberin
(Verlegerin) und
Herausgeberin
Radlobby ARGUS

DVR-Nr.: 0445495

ZVR-Zahl: 265962142

Sitz

Frankenberggasse 11
1040 Wien

Vorsitz

Andrzej Felczak
andrzej.felczak@radlobby.at

Chefredaktion

Ruth Eisenreich
chefredakteurin@drahtesel.
or.at

Unter Mitarbeit von

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

Kolumnen

Clara „Orca“ Felis
Reinhold Seidl

Cover

Linda Zimmermann
© linda_z_oye

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,
Tel.: 01 / 505 09 07
Fax DW: 19
service@argus.or.at
radlobby.at/argus

Radlobby ARGUS

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

Bankverbindung

IBAN
AT82 2011 1841 6099 1000

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

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



Radlobby Österreich ist
Mitglied des Europäischen
Radfahrverbandes ECF.

Druck

Ferdinand Berger & Söhne

GmbH

Die gesamte Produktion
des **DRAHTESEL** wird
nach dem österreichischen
Umweltzeichen abgewickelt.



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



Strafverfügungen nach E-Bike-Testungen auf dem Moped-Rollenprüfstand

Anna Stöcher



Johannes Pepelnik ist Rechtsanwalt in Wien und Vertrauensanwalt der Radlobby

Das Landesverwaltungsgericht Wien hob zwei Strafen gegen E-Bike-Lenkende auf, weil die Messtechnik der Landespolizeidirektion (LPD) Wien ungeeignet ist, um festzustellen, ob das E-Bike gesetzeskonform ist.

In Österreich gilt ein E-Bike nach § 1 Abs 2a KFG als Fahrrad, solange weder eine Nenndauerleistung von 250 Watt noch eine Bauartgeschwindigkeit von 25 km/h überschritten wird. Das heißt, der Motor eines E-Bikes muss sich abschalten, sodass eine Geschwindigkeit über 25 km/h nur durch Muskelkraft erreicht werden kann. Unterstützt der Motor eines E-Bikes höhere Geschwindigkeiten als 25 km/h, so handelt es sich rechtlich um ein Motorfahrrad/Moped.

Verkehrskontrollen und Strafen

Stellt die Polizei bei einer Verkehrskontrolle fest, dass ein E-Bike-Motor jenseits der 25 km/h unterstützt, wird gegen Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes und der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung verstoßen. Es sind Strafen von jeweils bis zu EUR 10.000 vorgesehen. Besitzt die/der Betroffene keinen Führerschein, so kommt eine Strafe zwischen EUR 363 und EUR 2.180 hinzu. Es wurden bereits zwei Fälle an die Kanzlei Pepelnik & Karl herangetragen, in denen die Wiener Polizei angebliche Übertretungen feststellte, obwohl beide E-Bikes laut Hersteller nur eine Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützen. Die verhängten Strafen betrugen beide Male deutlich über EUR 1.000.

Problematische Testmethode

Das Problem liegt in der Testmethode. Festgestellt werden muss, wann der Motor des E-Bikes abschaltet. Eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 25 km/h ist nämlich nicht strafbar, solange sie durch Muskelkraft bewirkt wird. Die Polizei verwendet dazu einen „Moped-Rollenprüfstand“, wo die maximale Geschwindigkeit getestet wird. Wenn beispielsweise niemand auf dem E-Bike sitzt, kein Druck auf das Fahrrad ausgeübt wird, ein Pedal mit der Hand an der Kurbel sehr kraftvoll gedreht wird, kann eine Geschwindigkeit auf dem Rollenprüfstand von über 35 km/h erreicht werden, ohne dass eine Abschaltung festgestellt wird.

Nachdem die betroffenen E-Bike-Lenker gegen die Straferkenntnisse Beschwerden einlegten, hat das Verwaltungsgericht Wien geprüft, ob Rollenprüfstand und Art der Messung geeignet sind.

Der gerichtlich bestellte Sachverständige stellte fest, dass der von der LPD Wien verwendete Rollenprüfstand nicht geeignet ist, die Abschaltgeschwindigkeit von E-Bikes bei 25 km/h mit ausreichender Genauigkeit zu ermitteln. Bei neueren E-Bikes ist die Abschaltung des Motors kaum merkbar, damit das Fahrgefühl so angenehm wie möglich ist. Die Folge der derzeitigen Moped-Rollenprüfstand-Testungen sind Verwaltungsstrafen, die „unschuldige“ Fahrradlenker*innen treffen, deren E-Bikes den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Meist gehen die Betroffenen aus Kostengründen leider jedoch nicht gegen derartige Straferkenntnisse vor und bezahlen die Strafe, obwohl der Fehler nicht bei ihrem E-Bike liegt. Gefordert wird daher, die Testung von E-Bikes zu überdenken.

Der Radschlag

Sie fragen – unsere Expert*innen antworten

Ab welchem Alter darf ich ein Baby im Fahrradanhänger transportieren? Und ab wann muss es dort einen Helm tragen?

Laura Fuchs-Bauer, 1020 Wien



Roland Romano

ist Sprecher der
Radlobby Österreich

In Österreich gibt es kein gesetzliches Mindestalter für den Transport im Fahrradanhänger. Man sollte dabei aber unbedingt für das jeweilige Alter und Gewicht geeignete Schalen, Hängematten oder Sitze verwenden und vor dem Kauf genau hinsehen: Manche Produkte sind fürs Schieben im Kinderwagenmodus bereits ab Geburt oder ab dem ersten Monat freigegeben, fürs Fahren im Fahrradmodus aber erst später. Am besten lässt man sich im Fachhandel beraten.

Kinder unter zwölf Jahren müssen in Österreich beim Radfahren und auch beim Mitfahren am bzw. im Rad oder im Anhänger gemäß § 68 Abs. 6 StVO generell einen Helm verwenden – mit einer Ausnahme: „wenn der Gebrauch des Helms wegen der körperlichen Beschaffenheit des Kindes nicht möglich ist“. Aus Sicht der Radlobby sind Anhänger oder Kisten von Transporträdern für die Mitnahme von Babys und Kleinkindern besser geeignet und sicherer als Kindersitze, weil sie dank ihrem niedrigen Schwerpunkt stabiler sind und ein Rahmengerüst bzw. die Kiste die Kinder schützt. Wichtig sind eine altersgerechte Federung bzw. Dämpfung und eine vorsichtige Fahrweise.

„Sind blinkende Radbeleuchtungen in Österreich erlaubt?“

Johann Beck, 2100 Korneuburg



Lisa Lederer

ist Juristin und befasst sich mit
Verkehrsrecht

Die Fahrradverordnung bestimmt, wie Fahrräder ausgestattet sein müssen, damit sie im Straßenverkehr benutzt werden dürfen. Demnach muss das Vorderlicht ein hell leuchtender, mit dem Fahrrad fest verbundener Scheinwerfer „mit weißem oder hellgelbem, ruhendem Licht mit einer Lichtstärke von mindestens 100 Candela“ sein. Das Rücklicht muss rot sein, seine Lichtstärke mindestens ein Candela betragen. Das heißt: Das Rücklicht darf blinken, das Vorderlicht nicht.

Wird ein Licht mit einem Dynamo betrieben, muss es diese Vorgabe erst ab einer Geschwindigkeit von 15 km/h erfüllen.

Bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Fahrräder auch gänzlich ohne Vorder- und Rücklicht verwendet werden. Dann dürfte man also auch vorne ein blinkendes Licht verwenden, um besser gesehen zu werden. Die verschiedenen Rückstrahler (weiß vorne, rot hinten, gelb an den Pedalen und gelb oder weiß an den Reifen) bleiben jedoch – außer bei Rennrädern – unabhängig von den Lichtverhältnissen Pflicht.

—> **Haben auch
Sie eine Frage
an unsere
Expert*innen?
Schreiben Sie an
radschlag@drahtesel.or.at**



Manche Cafés in Buenos Aires geben Radfahrenden einen Preisnachlass. Oft fühlt sich der an wie eine Überlebensprämie.



Briefe aus der Ferne Dieses Mal: Buenos Aires

In Buenos Aires den Autoführerschein machen? Ein paar Minuten um den Block fahren, einmal einparken, das war's. Was das für den Straßenverkehr bedeutet, kann man sich ausmalen: Eine Straße zu Fuß zu überqueren, ist eine Herausforderung. Zum Radfahren braucht es eine gewisse Tollkühnheit.

Manche Cafés geben Kund*innen, die mit dem Rad kommen, zehn Prozent Preisnachlass. Das soll wohl zum Radfahren motivieren, fühlt sich aber oft eher an wie eine Überlebensprämie.

Dabei klingt es erst einmal vielversprechend: 200 Kilometer Radwege, ein mildes Klima und dann auch noch dieser Name – Buenos Aires, gute Lüfte. Die Stadtregierung wirbt international auf Kongressen: Buenos Aires, die Bici-Stadt! Parkhäuser sind gesetzlich verpflichtet, auch Fahrräder anzunehmen. Die Stadt bietet Radfahrkurse an, für Kinder und Erwachsene.

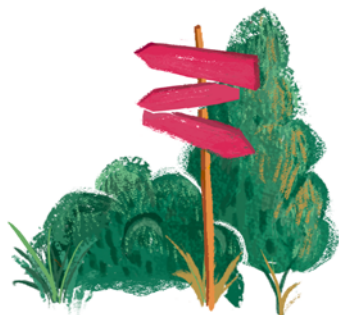
Doch ich frage mich seit Jahren, wer zum Teufel die Radwege geplant hat. Die schmalen Spuren reichen meist bis in den Rinnstein, und der ist oft so stark geneigt, dass das Fahren unmöglich ist. Manche Wege hören im Nichts auf. Andere werden für Müllcontainer einfach unterbrochen.

Trotzdem, es ist ein Fortschritt. Als ich vor 20 Jahren zum ersten Mal hier war, fuhren nur Sportler*innen mit dem Rad oder jene, die kein Geld fürs Busticket hatten. Das hat sich längst geändert: Radfahren trifft den Zeitgeist, und immer mehr Argentinier*innen steigen um. Kein Wunder: Wer Auto fährt, steht meist im Stau.

Karen Naundorf

Gespür statt GPS

Unsere Autorin verlässt sich beim Radfahren seit Jahren auf Routenplanungs-Apps. Kann sie ihren Orientierungssinn trainieren und lernen, ohne Navi durchzukommen? Ein Experiment mit Expertenhilfe.



SELBSTVERSUCH: Anja Reiter
ILLUSTRATIONEN: Linda Zimmermann

Gleich zu Beginn ein Geständnis: Mein Orientierungssinn ist eher bescheiden. Bin ich mit Freund*innen zu einer Radtour verabredet, halte ich mich aus Richtungsdiskussionen gerne raus. Bin ich in einem wenig vertrauten Stadtteil in einem Café verabredet, verlasse ich mich beim Radeln auf die bequeme Routenplanung meines Smartphones.

Seit Jahren nehme ich mir vor: Das muss sich ändern! Ich will Kartenlesen, Himmelsrichtungen einschätzen und Entfernungen bemessen lernen – und mich sowohl auf Touren als auch in der Großstadt auch ohne technische Helferlein zurechtfinden.

Meine neue Heimat Bonn eignet sich bestens für einen solchen Selbstversuch. Bei meiner ersten Entdeckungstour auf dem Mountainbike will ich auf digitale Unterstützung verzichten und nur mit einer analogen Karte bewaffnet die Umgebung erkunden.

Die Route will ich vorab planen, etwa 40 Kilometer lang soll sie sein und durch den Kottenforst und das hügelige Drachenfelder Ländchen zum Rhein und dann wieder nach Hause führen.

Bevor ich mein Experiment starte, hole ich Expertenrat ein. Stefan Münzer ist Bildungspsychologe an der Universi-

tät Mannheim und beschäftigt sich seit Jahren mit der menschlichen Orientierung. Er behauptet, jede*r könne lernen, sich zu orientieren – also auch ich.

Aber wie funktioniert der menschliche Orientierungssinn überhaupt? „Wenn wir uns orientieren, bauen wir eine mentale Repräsentation unserer Umgebung auf“, erklärt mir Münzer. Wie diese Repräsentation aussieht, sei allerdings von Mensch zu Mensch verschieden.

Die Bindfaden-Methode

Die banalste Methode: das sogenannte Routenwissen. Dabei merkt man sich auswendig, bei welchem Gebäude man links und bei welcher Lichtung man rechts abbiegen muss, um sein Ziel zu erreichen. Wie die einzelnen Punkte räumlich zueinander liegen, weiß man jedoch nicht.

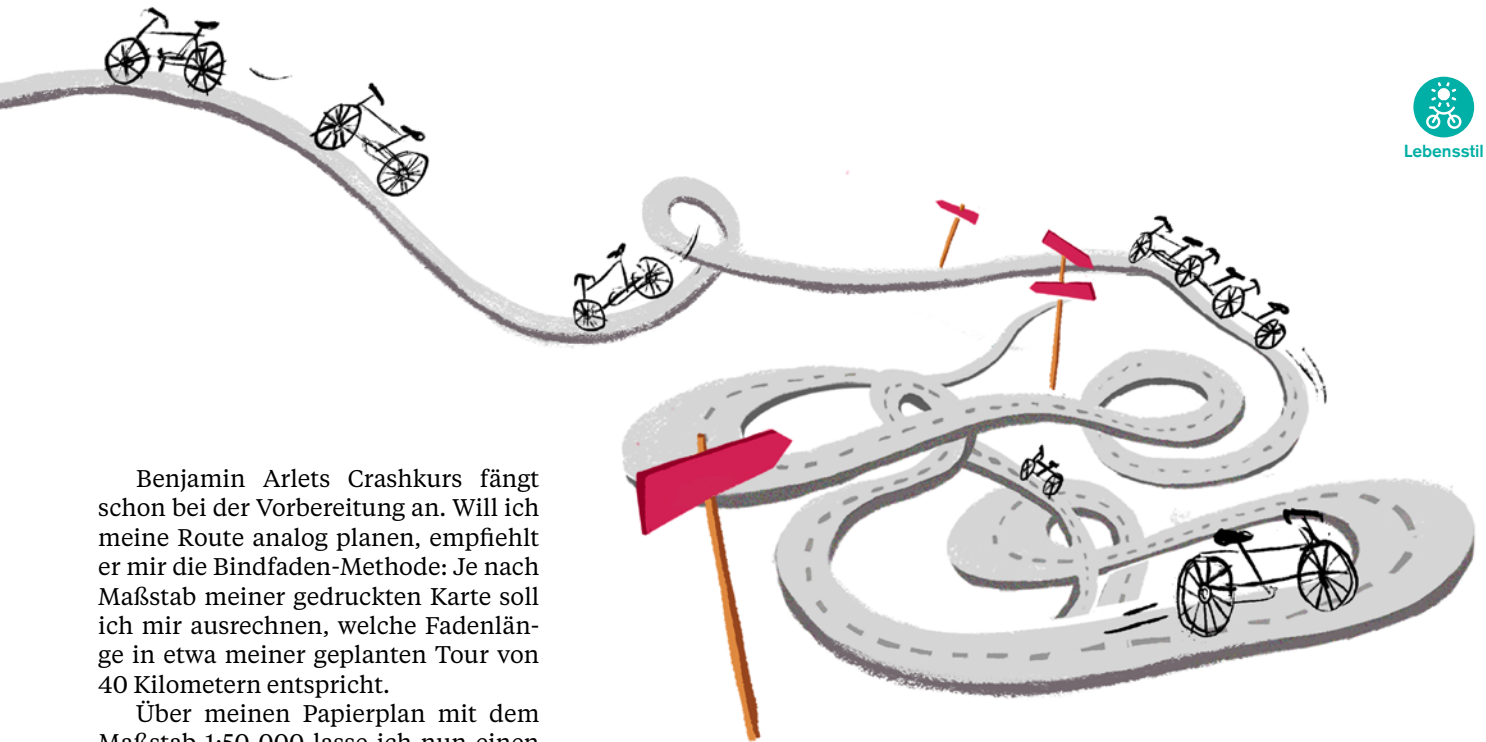
Ich will die Königsdisziplin erreichen: das Überblickswissen, also den Aufbau einer kognitiven Landkarte im Kopf, in der man sich jederzeit verorten kann.

Herausfordernder ist es, sich während der Tour an markanten Linien oder Punkten wie Flüssen oder Aussichtstürmen zu orientieren (Richtungswissen) – und so auch mal von der geplanten Route abweichen zu können. Während der Tour weiß man stets, in welcher Richtung diese Objekte liegen.

Und schließlich die Königsdisziplin: das Überblickswissen, also der Aufbau einer kognitiven Landkarte im Kopf, in der man sich jederzeit verorten kann. Diese Königsdisziplin will ich erreichen.

Aber wie? Anruf bei Benjamin Arlet, Survival-Trainer und Wildnispädagoge in Berlin. In seinen Kursen und Seminaren können Outdoor-Freund*innen wie ich nützliche Fähigkeiten für draußen erwerben – vom Wildpflanzen-Seminar bis zum Feuerkurs. Den Workshop zum Thema Orientierung gibt es zum Glück auch als Online-Selbstlernkurs.





Benjamin Arlets Crashkurs fängt schon bei der Vorbereitung an. Will ich meine Route analog planen, empfiehlt er mir die Bindfaden-Methode: Je nach Maßstab meiner gedruckten Karte soll ich mir ausrechnen, welche Fadenlänge in etwa meiner geplanten Tour von 40 Kilometern entspricht.

Über meinen Papierplan mit dem Maßstab 1:50 000 lasse ich nun einen auf 80 Zentimeter gekürzten Faden gleiten. Der Faden wandert von meiner Haustür über den naheliegenden Forst, durch das hügelige Drachenfelder Ländchen hinunter zum Rhein und zurück nach Hause. 40 Kilometer, geschrumpft auf ein paar Quadratzentimeter Papier.

Schnell merke ich: Durch die analoge Auseinandersetzung mit meiner neuen Heimat erhalte ich gleich ein besseres Verständnis für deren Topographie. Obwohl die Karte zweidimensional ist, kann ich mir anhand der Höhenzahlen, der Höhenlinien und der Grauschummerung schon jetzt gut vorstellen, wie die Landschaft in etwa aussehen wird. Auch die Ortsnamen laden zum Träumen ein: Dicke Eiche, Schlangenweg, Rodderberg.

Meine mentale Vorstellung der Region wächst. Über den kleinen Smartphone-Bildschirm hätte das wahrscheinlich nicht so gut geklappt.

Immer der Sonne entgegen

Die Tour ist geplant, es kann losgehen. Ich stecke einen Müsliriegel und meine Papierkarte in die Trikottasche. Mein Smartphone vergrabe ich ganz unten im Rucksack, das will ich diesmal nur in Notfällen nutzen.

Die Route habe ich soweit verinnerlicht. Wie von Benjamin Arlet

empfohlen, habe ich mir markante Zwischenziele gemerkt: das Venusberger Klinikum, die Schutzhütte Venner Ringwall, das Örtchen Gimmersdorf, den Dächelsberg. Wenn ich meine Zwischenziele erreicht habe, weiß ich, dass ich noch richtig unterwegs bin.

Die ersten Kilometer sind einfach, den Berg hoch, immer der Nase nach. Im Kottenforst wird es schon schwieriger: Hier verlaufen alle Wege namenlos im Schachbrettmuster – und jede Kreuzung sieht gleich aus.

Nachdem ich ein paar Mal abgebogen bin, werde ich unsicher, ob ich noch richtig bin. Normalerweise hätte ich jetzt kurz mein Smartphone befragt. Jetzt schaue ich stattdessen Richtung Himmel. Es ist früher Nachmittag, ich will Richtung Westen, also fahre ich der Sonne entgegen. Nichts leichter als das.

Raus aus dem Forst, rein ins Drachenfelder Ländchen. Über Hügel und durch Täler strample ich meine Kilometer ab. Ich weiß: Bald sollte ich wieder auf ein kleines Wäldchen stoßen.

Als ich stattdessen nur Felder und Wiesen passiere, werde ich stutzig. Habe ich vielleicht doch irgendwo eine falsche Abzweigung genommen?

Zeit für „Backtracking“, wie Benjamin Arlet die Methode des Rückverfolgens nennt. Auf der Karte suche ich das letzte markante Zwischenziel, das ich mit Sicherheit passiert habe: die Landstraße L158 zwischen Wachtberg und Meckenheim. Ich fahre die paar hundert Meter zurück – und habe das Wäldchen schnell gefunden.

Am frühen Abend erreiche ich den Rodderberg, den jüngsten Vulkan der Region. Von hier oben habe ich einen wundervollen Ausblick auf den Rhein, auf das gegenüberliegende Siebengebirge und den berühmten Drachenfels.

Durch mein Kartenstudium erscheint mir der Blick fast vertraut; die Topographie der Region habe ich verinnerlicht. Ich sehe, wie der Rhein und die Berge das Tal strukturieren. Ich weiß auch, was sich außerhalb meines Sichtfelds befindet: Hinter dem Siebengebirge schlängelt sich die Wied durch den Westerwald. Mein neu gewonnener Orientierungssinn macht mich selbstbewusst und ein bisschen stolz.

In der Dämmerung radle ich den Berg hinunter, bis ich ans Rheinufer gelange. Ab hier brauche ich die Karte nicht mehr auspacken, nun geht es nur noch schnurstracks den Fluss entlang. Der Rhein weist mir den Weg nach Hause. Experiment erfolgreich!



Von hier oben habe ich einen wundervollen Ausblick. Durch mein Kartenstudium erscheint mir der Blick fast vertraut; die Topographie der Region habe ich verinnerlicht.

Fünf Tipps zur Orientierung ohne Navi

1. Kartenstudium zu Hause

Machen Sie sich schon zu Hause mit Ihrer geplanten Route vertraut. Je besser Sie über Topographie, Verkehrsplanung oder markante Wegpunkte Bescheid wissen, desto seltener müssen Sie unterwegs die Karte befragen.

2. Zwischenziele merken

Überlegen Sie sich (je nach Länge Ihres Wegs) fünf bis zwanzig markante Zwischenziele in regelmäßigen Abständen. In der Stadt können das etwa Sehenswürdigkeiten, auffällige Hochhäuser oder große Kreuzungen sein; im Gelände kleine Weiler, Brücken oder Gasthöfe. Wenn Sie diese erreicht haben, wissen Sie, dass Sie richtig sind.

3. Orientierungs- und Auffanglinien ausfindig machen

Suchen Sie sich markante Linien, die parallel oder quer zu Ihrer Route verlaufen. An Flüssen, Bundesstraßen oder Waldrändern können Sie sich gut orientieren.

4. Karte einnorden

Vergessen Sie nicht, Ihre Karte nach Norden auszurichten. Haben Sie keinen Kompass zur Hand, können Sie die Karte grob anhand naheliegender Geländemerkmale wie Kreuzungen oder Kirchtürmen einnorden.

5. Backtracking

Sie sind falsch abgebogen? Kein Problem, versuchen Sie sich anhand eindeutiger Geländemerkmale auf der Karte zu verorten. Von hier aus können Sie Ihr letztes Zwischenziel ausfindig machen – und wieder auf den richtigen Weg zurückfinden.

Anja Reiter

Und wie machst du das?

PROTOKOLLE: Ruth Eisenreich



Juliane
Radbotin bei Heavy Pedals

Wenn ich mir die Routen der anderen Fahrer*innen ansehe, merke ich oft, ob sich jemand vom Navi hat leiten lassen. Vor allem neue Kolleg*innen fahren gern mit Handy am Lenker. Das schickt sie die Hauptverkehrslinien entlang, aber die machen manchmal einen großen Bogen oder haben Ampeln mit langen Wartezeiten. Oft ist man schneller, wenn man Zickzack fährt, um weniger oft warten zu müssen.

Ich selbst schaue auf Google Maps, wo genau mein Ziel liegt, aber ich habe das Handy nicht beim Fahren vor der Nase. Was mir hilft, ist mein gutes visuelles Gedächtnis: Ich weiß eigentlich immer, wie die großen Straßen aussehen, an denen ich vorbeikomme. Mein Orientierungssinn hingegen ist ziemlich beschissen. Wenn ich mich in einer Gegend gar nicht auskenne, schaue ich mir den Weg deshalb genau an, präge mir die Namen der Straßen ein und versuche, wirklich so zu fahren, wie ich es mir vorgenommen habe.

Eine nützliche Faustregel für Wien: nicht in allen, aber in vielen Straßen werden die Hausnummern stadtauswärts größer.



Niels
Rikschafahrer bei Faxi

Ich besitze kein Smartphone und navigiere mit einem Stadtplan im A5-Format, den ich immer in der Tasche habe. Wenn ich auf einem weiten Weg, den ich noch nicht kenne, schnell ankommen will, notiere ich mir die Route auf einem Zettel, den ich in den Geldbeutel oder den Stadtplan stecke. Das dauert fünf Minuten.

Manchmal denke ich, dass Smartphone-Menschen es einfacher haben. Aber dann führe ich mir vor Augen, wie viel ihrer Zeit das Smartphone frisst – wenn man keines verwendet, darf man seine Zeit auch mal ineffizient nutzen. Außerdem kommen immer wieder Leute mit Smartphone in der Hand, die sich also eigentlich bestens auskennen müssten, zu mir und bitten mich um Hilfe. Ich schaue dann in meinen Plan und sage ihnen den Weg.



Richard
Radbot*in bei Hermes

Als ich bei Foodora gearbeitet habe, bin ich immer mit Navi gefahren. Im ersten Jahr bei Hermes, wo wir nicht vollkommen vom Handy abhängig sein wollen, hat sich meine Orientierung in der Stadt extrem verbessert.

Sehr geholfen hat mir, eine Zeit lang ganz ohne Handy zu planen, nur mit einer Karte aus Papier. Beim Suchen der jeweiligen Straße auf der Karte muss man sich automatisch die Umgebung mit anschauen, dadurch lernt man die Zusammenhänge kennen, man merkt: ah, da bin ich letztens gefahren, dann muss ich da links, dann kommt eine große Straße und dann muss ich in diese Gasse rechts.

Zur Orientierung nutze ich große Straßen, markante Gebäude oder Flüsse. Und ich versuche, mir nicht nur die Straßen zu merken, in die ich muss, sondern auch die davor – so weiß ich rechtzeitig, wann ich abbiegen muss. Ein Nachteil von Stadtplänen: Hausnummern sieht man darauf nicht – bei langen Straßen schaue ich deshalb vorab auf Google Maps, wo genau mein Ziel liegt.



„Wer sich vom Navi das Denken abnehmen lässt, kann Kompetenzen verlieren“



Stefan Münzer ist Bildungspsychologe an der Universität Mannheim und erforscht den menschlichen Orientierungssinn. Er weiß, warum der bei manchen Menschen nicht so gut ist wie bei anderen und wie man vom Navi wirklich profitieren kann.

INTERVIEW: Anja Reiter

Warum haben manche Menschen einen besseren Orientierungssinn als andere?

Stefan Münzer Es liegt wissenschaftlich im Dunkeln, ob man bestimmte kognitive Fähigkeiten wie Merkvermögen oder räumliche Vorstellungskraft mitbringen muss, um sich gut zu orientieren. Ich glaube aber: Jede*r kann navigieren lernen. Eine mentale Repräsentation der Umgebung aufzubauen, bedeutet jedoch einen gewissen kognitiven Aufwand. Dass manche Menschen sich nicht so gut orientieren können, liegt weniger an ihren Fähigkeiten als an ihrer Motivation. Ohne Übung keine Orientierung.

Stimmt es, dass Männer einen besseren Orientierungssinn haben als Frauen?

Das hängt davon ab, wie man diesen Sinn definiert. Beim Merken einer Route und beim Zeichnen einer Karte aus dem Gedächtnis schneiden Männer und Frauen gleich gut ab. Frauen können sich aber besser merken, wo sich ein Objekt befindet, in welcher Straße also etwa die Bäckerei ist; Männer haben ein besseres Gefühl dafür, in welcher Richtung von ihrem Standort aus ein Ort liegt. Große Unterschiede gibt es beim Selbstvertrauen – Männer schätzen ihre Fähigkeiten höher ein, Frauen niedriger. Hier spiegelt sich das Stereotyp.

Leidet der Orientierungssinn, wenn wir uns auf digitale Routenführer verlassen?

Wer ein Navi komplementär zum eigenen Orientierungssinn nutzt, die vorgeschlagene Route immer auf ihre Plausibilität prüft und im Kopf mitnavigiert, profitiert von der digitalen Hilfe. Wer sich vom Navi hingegen das Denken abnehmen lässt, weiß hinterher tatsächlich wenig über die Umgebung. Auf längere Sicht könnte diese Art der Nutzung zu einem Kompetenzverlust führen. Ansonsten gilt: Orientierung und Kartenlesen sind vor allem Übungssache.



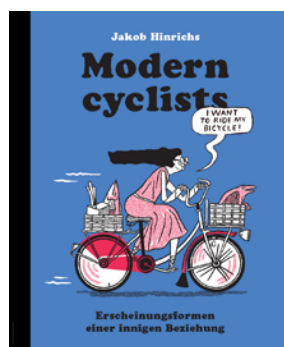
BÜCHER

So vielfältig und bunt ist Radfahren

Die Schwerelosigkeit, der Easy Ride, das Anhängsel und die Designerin: Liebevoll und mit viel Humor porträtiert, beschreibt und kategorisiert der Zeichner und Autor Jakob Hinrichs in seiner Gesellschaftssatire „Modern cyclists“ 55 Fahrrad-Individualist*innen. „Modern cyclists“ ist zweisprachig auf Deutsch und Englisch erschienen, und neben einem Vorwort des Fahrradaktivisten Ingvar Perowanowitsch findet sich darin ein wiederentdeckter Text von Theodor Herzl aus dem Jahr 1896: „Die Fußgänger schleppen sich mit einer unverständlichen Langsamkeit und Trübsal dahin. Ein Tritt auf die Kurbel und sie sind überholt ... die Fahrt besteht aus gesteierten Augenblicken, es ist eine Poesie in dieser Hast.“

Omo Lisboa

Hinrichs, Jakob
Modern cyclists.
Erscheinungsformen einer innigen Beziehung
Berlin: Favoritenpresse, 2023
ISBN 978-3-96849-092-2
156 Seiten; 18,50 Euro



Packende Fahrradgeschichte

„Wo das Fahrrad auftaucht, entbrennen Kontroversen und Kulturkriege“: Um Fahrradliebe und Fahrradverachtung, um Geschichte(n), Politik und Gegenwart geht es in „Zwei Reifen, eine Welt“. Mitreißend und informativ erzählt der Journalist Jody Rosen, der auch als Fahrradkurier Erfahrung sammelte, vom „Fahrradfenster“ in einer kleinen englischen Pfarrkirche, von historischen Freuden am Winterradeln, vom Fahrradwahn der 1980er-Jahre und von Friedhöfen. Eine packende Fahrradgeschichte, die auch durch die unendlich vielen Quellenangaben beeindruckt.

Omo Lisboa

Rosen, Jody
Zwei Reifen, eine Welt.
Geschichte und Geheimnis des Fahrrads.
Hamburg: Hoffmann und Campe Verlag, 2023
ISBN 978-3-455-01574-4
461 Seiten; 27,50 Euro



ARGUS Shop

Beratung | Reparatur | Service



Fahrradsocken
10 Euro

für Radlobby-Mitglieder
9 Euro

**Radlobby-
Rabatt**



Montreet Fahrradjacke
THE CYCLIST, blau
219 Euro



Winterhandschuhe
schon ab 25 Euro



**Aktion
Licht-Set
von AXA**

Axa Greenline Set 25
nur 25 Euro statt 41 Euro

AXA Greenline Set 40
nur 32 Euro statt 52 Euro



**Radlobby-
Rabatt**

KTM Life Style
statt 2.099 Euro nur 1.599 Euro

für Radlobby-Mitglieder
nur 1.499 Euro

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**.

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.



RÄTSELSPASS

Das Drahteselchen hat gezeichnet ...

... und zwar lauter Dinge, die mit dem Radfahren zu tun haben.
Erkennst du alle und findest das Lösungswort?



Schick uns die Lösung!

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



FAHRRADSPIEL

Elementezauber

Zu Beginn bestimmt ihr eine Person, die zaubert. Dabei könnt ihr euch auch abwechseln.

Der Zauberer oder die Zauberin ruft laut einen Zauberspruch und verzaubert alle Kinder auf ihren Fahrrädern: Beim Zauberspruch „Wasser“ müssen alle Kinder im Stehen weiterfahren, bei „Feuer“ einhändig fahren und mit dem freien Arm eine Flammenbewegung machen. Ruft die zaubernde Person „Wind“, heben alle beide Füße von den Pedalen und schwingen die Beine hin und her. Bei „Eis“ bleiben alle sofort stehen und „frieren ein“.

Vielleicht fallen euch noch weitere Zaubersprüche ein?



BUCHTIPP

Endlich hat Purzelsaurus ein eigenes Fahrrad. Doch jedes Mal, wenn sie losfährt, purzelt sie auf den Boden. Da kommt Oma-saurus angeradelt und erinnert sich an die Zeit, als sie noch ein Purzelsaurus war. Ein Buch über Mut und Durchhaltevermögen.



A

Bike Iso-Jacket CF Hotbond PL60

Eine winddichte, wasserabweisende Jacke für winterliche Fahrradtouren oder zum Pendeln: das Fasermaterial ist dem Hersteller zufolge zu 100 Prozent recycelt und soll ein besonders gutes Wärme-Gewichts-Verhältnis bieten. Mit spezieller Absteppung, Zipp-Eingriffstaschen, Brusttasche und Reflektoren.

Gesehen
im Fachhandel
um 249,99 Euro
loeffler.at

B

Tubolito X-City/Tour

Die X-Tubo-Technologie soll höchste Pannensicherheit bieten und Durchstiche im Alltag unmöglich machen. Auf das 28-Zoll-Modell bietet der Hersteller eine einjährige Garantie. Mit Presta- oder Schrader-Ventil erhältlich.

Gesehen
im Fachhandel
um 24,95 Euro
tubolito.com

C

Bikeline „Südtirol“

Das aktualisierte bikeline-Radtourenbuch „Radregion Südtirol“ bietet eine Auswahl an Tagesausflügen, die sich auch zu einer Radreise kombinieren lassen. Mit Karten im Maßstab 1:75.000 und Höhenprofilen sind 20 Strecken beschrieben. Zusätzlich gibt es Informationen zu Routen und Sehenswürdigkeiten, ein Übernachtungs- und Serviceverzeichnis, GPS-Tracks zum Download und ein Live-Update-Service.

Gesehen
im Argus Shop
Frankenbergg. 11
1040 Wien
um 16,90 Euro
esterbauer.com

NEU AM MARKT

Das DRAHTESEL Schaufenster

D



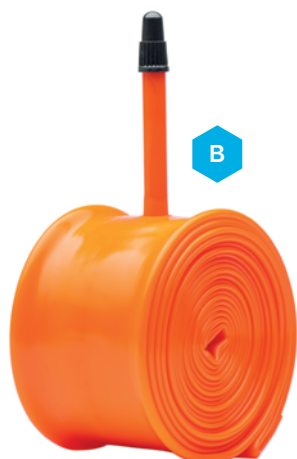
F



A



B



E



C



D

Woom Off Air

Die zweite Generation der laut Hersteller besonders leichten und kindgerechten Mountainbikes woom Off und woom Off Air in einem matten Kupfertönen.

Gesehen
im Fachhandel
ab 835 Euro
woom.com

E

Lezyne Hecto Drive 500XL

Ein Frontlicht mit metallic-farbenem Aluminiumgehäuse und acht Lichtmodi bis zu 500 Lumen einschließlich einem „Daytime Flash Modus“. Eingepasste Aussparungen sollen auch eine seitliche Ausleuchtung ermöglichen, ein integrierter USB-Stick das kabellose Aufladen.

Gesehen
im Fachhandel
um 56,95 Euro
ride.lezyne.com

F

Sigma Rox 12.1 Evo

Ein 110 Gramm wiegender Bike-Computer mit vielfältigen Kartennavigationsfunktionen. Viele Länderkarten sind vorinstalliert, weitere Karten und regelmäßige Updates stehen über WiFi kostenfrei zum Download zur Verfügung. Das Basic-Set beinhaltet zwei Halterungen, das Sensor-Set zusätzlich einen Brustgurt und Trittfrequenzmessung.

Gesehen
im Fachhandel
um 379,99 Euro / Basic-Set
und 479,99 Euro/ Sensor-Set
sigmasport.com



TECHNIK-TIPP

Es werde Licht

Die Lichtanlage ist eines der Anbauteile, die ein alltagstaugliches Fahrrad ausmachen. Um auch im Dunkeln sicher und sichtbar unterwegs zu sein, können selbst technisch Unbegabte einiges selber bewerkstelligen.



Alexander Maitz

ist Fahrradmechaniker in der Werkstatt „Zum rostigen Esel“ in Linz

Anfänger*innen

Hast du einen Nabendynamo, und dein Licht funktioniert nicht? Dann such dein Frontlicht nach einem Schalter ab. Klingt lächerlich, ist aber ein häufiger Grund für einen Werkstattbesuch.

Ist nur eines deiner beiden Lichter ausgefallen? Wenn es eine Glühbirne als Leuchtmittel hat, öffne vorsichtig das Gehäuse, entferne die Glühbirne und kontrolliere, ob der Glühdraht noch in Ordnung ist. Prüfe und reinige bei der Gelegenheit auch die Kontakte.

Hast du einen Seitenläuferdynamo, und die Lampe leuchtet schwach und unruhig? Dann kannst du den Dynamo mit einer Zange weiter zum Reifen biegen oder seine Befestigungsschraube mit einem 10-mm-Gabelschlüssel öffnen und ihn mit der Hand nach oben oder unten schieben. Im weggeschwenkten Zustand soll das Röllchen des Dynamos gerade nicht den Reifen berühren. Hilft das nicht, besorge dir in einer Werkstatt um ein paar Euro eine Gummikappe und setze sie auf das Röllchen – das kann Wunder wirken.

Prüfe regelmäßig, ob dein Licht so eingestellt ist, dass entgegenkommende Verkehrsteilnehmer*innen nicht geblendet werden. Die Einstellung passt, wenn du den Lichtkegel je nach Lichtstärke drei bis maximal zehn Meter vor dir auf der Straße siehst. Lässt sich die Höhe deines Lichts nicht händisch verstellen, musst du dafür nur mit einem Inbus- oder Gabelschlüssel die Schraube direkt unten am Scheinwerfer lockern, die quer zur Fahrtrichtung liegt.

Fortgeschrittene

Leuchtet keines deiner Lichter, teste mit einer Prüflampe – einem ausrangierten Fahrradlicht mit zwei Kabeln – deinen Dynamo: Steck die Prüflampe an den Dynamo an (achte dabei darauf, die Pole nicht zu vertauschen, sie sind meist gekennzeichnet). Wenn du nun das Laufrad drehst und die Lampe nicht leuchtet, ist der Dynamo kaputt.

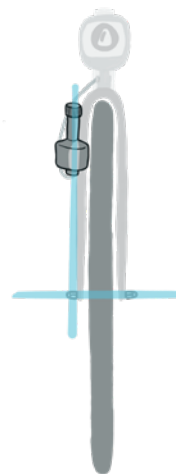
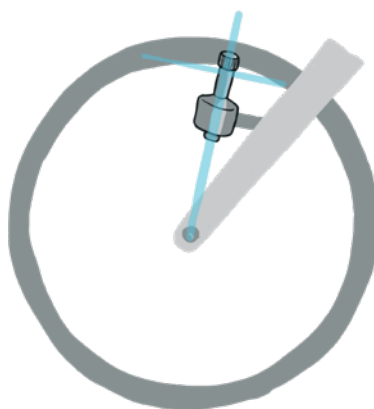
Seitenläuferdynamos lassen sich leicht tauschen, du musst nur mit einem 10-mm-Gabelschlüssel die Befestigungsschraube abnehmen. Mit einem Nabendynamo musst du in die Werkstatt: je nach Bauart muss seine Inneneinheit, die ganze Nabe oder das komplette Laufrad getauscht werden.

Wenn der Dynamo funktioniert, aber weiterhin nichts leuchtet, teste die einzelnen Leuchten, indem du eine Prüfbatterie – eine 4,5-Volt-Batterie mit

zwei Kabeln – direkt an eines der Lichter ansteckst. Leuchtet jetzt noch immer nichts, wechsele die Glühbirne bzw. das komplette LED-Licht.

Profis

Leuchtet das Licht, wenn die Prüfbatterie angeschlossen ist, aber nicht, wenn du am Dynamo testest? Dann ist irgendwo die Leitung unterbrochen. Prüfe erst mal das Kabel auf sichtbare Schäden: ist es aufgescheuert oder gerissen, verlöte und isoliere es neu. Findest du keinen Schaden, und dein Stromkreis ist über das Schutzblech und/oder den Rahmen geführt, prüfe alle Steck- und Schraubverbindungen, über die der Strom fließt – Rost und Schmutz können den Kontakt unterbrechen. Die nachhaltigste Lösung ist, ein neues zweiadriges Kabel vom Dynamo bis zum Licht zu verlegen.



Die richtige Position eines Seitenläuferdynamos: Das Röllchen berührt knapp nicht den Reifen, der Drehpunkt liegt über der Achsmutter.



Wie weit leuchtet es?
Wie lange hält es? Mit sechs verschiedenen Akkuleuchtern ist unsere Testerin in den letzten Wochen durch Stadt und Land geradelt.

Test

Die Erleuchtung

Wer Akkuleuchter anhand der Herstellerangaben vergleichen will, hat ein Problem: Mal steht da was von Lux, mal von Lumen, und selbst zwei Lux-Angaben sind nicht unbedingt vergleichbar. Welches Licht taugt also wie viel? Wir haben die meistverkauften Modelle von sechs Herstellern ausprobiert.

TESTBERICHT: Heike Bestel



Gewicht
100g

Preis
57,99 €

Batteriekapazität
2000 mAh
trelock.de

Trelock LS 560 I-Go Control

Das Trelock wird mit USB-Ladekabel und Plastikhalterung geliefert und über einen großen, runden Knopf bedient. Es hat drei Dauerlichtmodi, LEDs an der Oberseite zeigen den aktuellen Modus und den Akkustand an.

Laut Hersteller kann das Licht bis zu zehn Stunden lang 70 Meter weit leuchten. Tatsächlich reicht das Licht in den zwei stärksten Modi auch auf unbeleuchteten Wegen vollkommen

aus. Der Akku hielt im Test allerdings wesentlich kürzer: im stärksten Modus zwei, im zweitstärksten zweieinhalb Stunden lang. Danach zeigten die LEDs einen schwachen Akku an, das Licht leuchtete noch vier Stunden abgeschwächt weiter.

- + Ein leichtes Frontlicht mit guter Akkukapazität.
- Das Ladekabel könnte länger sein. Das Plastikgehäuse wirkt nicht sehr hochwertig.



Gewicht
140g

Preis
48 €

Batteriekapazität
2000 mAh
xlc-parts.com

XLC Headlight Proxima Pro

Das XLC hat ein Metallgehäuse und eine Silikonhalterung und kommt mit einem USB-C-Ladekabel. Über einen Schalter an der Oberseite lässt es sich ein-, aus- und zwischen den vier Lichtmodi umschalten. LEDs zeigen Modus und Akkustand an.

Die Ausleuchtung diverser Wege sowohl in als auch außerhalb der Stadt ist sehr zufriedenstellend.

Die Hersteller-Angabe, wonach das Licht im stärksten Modus zwei Stunden und 20 Minuten lang hält, be-

wahrheitete sich im Test genau: nach einer Stunde und 45 Minuten begann die Akku-Anzeige rot zu blinken, nach zwei Stunden und 25 Minuten war das Licht aus. Im zweitstärksten Modus hielt der Akku fünf Stunden lang.

- + Ein robustes und gut verarbeitetes Licht mit einfacher Montage.
- In den beiden stärksten Leuchtmodi wird das Gehäuse sehr warm. Die Akkuleistung im stärksten Modus könnte besser sein.

Busch & Müller Ixon Rock

Das robust verarbeitete Licht im Metall- und Plastikgehäuse wird mit Halterung, Adapter, USB-Kabel und Netzstecker geliefert. Es verfügt über drei Lichtmodi und kann auch als Powerbank mit 1500 mAh genutzt werden. Die Powerbankfunktion wird durch viermaliges Drücken des Ein-/Ausschalters aktiviert.

Eine Akkustands-Anzeige fehlt – wird ein kritischer Akkustand erreicht, blinkt die LED der Lampe rot. Im Test war es auf der stärksten Stufe nach zwei Stunden und fünf Minuten soweit, 50 Minuten

später war das Licht aus. In der zweitstärksten Stufe leuchtete das Licht sechs Stunden lang.

Auch der zweitstärkste Modus bietet noch eine sehr gute Ausleuchtung auch in vollkommener Dunkelheit. Für die Stadt reicht sogar der niedrigste Modus völlig aus.

+ Langlebiger Akku, gute Verarbeitung, umfangreiches Zusatzequipment, Nutzung als Powerbank.

– Das Licht könnte kleiner sein.

Gewicht
160g

Preis
99,90 €

Batteriekapazität
1500 mAh
bumm.de



Sigma Buster 800

Das Sigma kommt mit einer Plastikhalterung, Gumiadaptern für unterschiedliche Lenkerdurchmesser und einem (kurzen) USB-C-Kabel. Auf der Oberseite des Aluminiumgehäuses befinden sich LED-Anzeigen für Modus und Akkustand.

Laut Hersteller leuchtet das Licht in der höchsten Helligkeitsstufe bis zu 170 Meter weit. Das Lichtbild ist sehr breit, sehr hell und homogen. Dadurch lassen sich Hindernisse am Boden gut erkennen.

Im Test begann die Akku-Anzeige nach zwei Stunden und 15 Minuten rot zu leuch-

ten, und das Licht schaltete in den Sparmodus mit reduzierter Leuchtkraft. Nach einer weiteren Stunde gingen die LEDs an, rot zu blinken, und nach insgesamt fünf Stunden und 45 Minuten war das Licht komplett aus. Im zweitstärksten Modus hielt der Akku eine Stunde länger.

+ Sehr robust verarbeitet, hohe Leuchtkraft und Akkuleistung.

– Das Ladekabel könnte länger sein.

Gewicht
150g

Preis
74,99 €

Batteriekapazität
3500 mAh
sigmasport.com



BBB Nanostrike 600

Das BBB hat ein Aluminiumgehäuse und sechs Lichtmodi und kommt mit einem USB-Kabel und einem Adapter samt Silikonband zum Befestigen am Lenker. Es hat sechs Lichtmodi und wird über einen Schalter an der Oberseite bedient. Eine Akkustandsanzeige ist nicht vorhanden.

Im stärksten Lichtmodus hielt der Akku zweieinhalb Stunden lang, im zweitstärksten vier Stunden lang; danach leuchtete das Licht noch weitere neun Stunden

lang mit reduzierter Leistung weiter.

Das Licht verfügt über ausreichend Leistung für unbeleuchtete Radwege und Straßen, wenn auch nicht für das Fahren im Wald. Der akkuschonende Leuchtmodus reicht aus, um gesehen zu werden, aber nicht, um einen Weg gut auszuleuchten.

+ Gute Verarbeitung, gute Akkuleistung, einfache Montage.

– Eine LED-Anzeige über den Akkustand wäre super.

Gewicht
95g

Preis
54,99 €

Batteriekapazität
2000 mAh
bbbcycling.com



LEZYNE Micro Drive 800+ Front



Gewicht
135g

Preis
64,95 €

Batteriekapazität
1.900 mAh
ride.lezyne.com

Alle LED-Frontlichter wurden vor dem Test vollständig aufgeladen. Der Akkutest in den zwei stärksten Modi fand im Innenraum bei 20 Grad statt, Halterungen und Ausleuchtung wurden bei Fahrten in mehr oder weniger beleuchteten Teilen Wiens bei Temperaturen über zehn Grad getestet.

Alle Lichter lassen sich einfach ohne Werkzeug am Fahrradlenker befestigen, fast alle sitzen dort stabil und rutschfest. Alle lassen sich selbst mit Handschuhen sehr gut bedienen.

Das Lezyne kommt mit seinem Aluminiumgehäuse und der bereits montierten Silikonhalterung sehr stylish daher. Es hat einen USB-C-Anschluss, wird jedoch ohne Ladekabel geliefert. Es hat drei Dauerlicht- und drei Blinklichtmodi und wird über einen Knopf an der Oberseite bedient.

Die LED-Leistung bietet ein gutes Gleichgewicht zwischen Breite und Reichweite. Im stärksten Leuchtmodus werden auch unbeleuchtete Straßen und Wege im Gelände ausreichend ausgeleuchtet.

Der Knopf beginnt rot zu blinken, wenn der Akkustand niedrig ist; eine Anzeige für den Akkustand und den Modus gibt es nicht.

Im stärksten Dauerlichtmodus war das Licht bereits nach einer Stunde und 45 Minuten komplett aus, im

zweitstärksten nach zwei Stunden und 40 Minuten.

- + Stabile Verarbeitung, tolles Design, super Ausleuchtung. Das einzige Licht im Test, das sich nicht spürbar erhitzt hat.
- Die Akkuleistung überzeugt weniger. Im unebenen Gelände wackelt das Licht hin und wieder. Eine LED-Anzeige zu Akkustand und Modus wäre toll.

Anzeige



MESSE-HIGHLIGHTS

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

3. - 4. Feb. 24

Warme Hände, selbstgemacht



Produkte & Technik

Lenkerstulpen muss man nicht teuer kaufen – unsere Autorin hat sich aus einer alten Winterjacke selbst welche genäht.

ANLEITUNG: *Silvia Kecht*

Im Herbst 2021 stehe ich in einem Innsbrucker Geschäft und schwanke: Solche Lenkerstulpen wären ja ganz praktisch, aber sind sie mir 79 Euro wert? Dann kommt mir eine Idee. Die Stulpen sehen ein bisschen aus wie Jackenärmel, und zuhause liegt doch noch eine alte Winterjacke meiner Tochter in Größe 164 herum ...

Ich bin nur Hobby-Schneiderin und selbst erstaunt, wie gut ich mit meiner 500-Euro-Nähmaschine – kein ganz billiges Modell, aber auch kein Profi-Gerät – den dreilagigen Jackenstoff verarbeiten kann.

Bremse und Gangschaltung funktionieren unter meinen DIY-Lenkerstulpen gut, nur der Ton der Klingel ist ein bisschen gedämpft. Auch das Herausklüpfen, um Handzeichen zum Abbiegen zu geben, klappt problemlos.



1.



Die Ärmel im Achselbereich von der Jacke abschneiden.

2.



Eventuell überstehenden Stoff zurechtschneiden, die Enden zwei Mal je einen Zentimeter breit umschlagen und absteppen.

3.



Die Ärmel mit den schmalen Enden voran über die Lenkstange ziehen. Falls die Enden zu weit sind und die Stulpen zu stark rutschen, lassen sie sich mit einem einfachen Gummiband oder einer Kordel befestigen.



Mit dem Handbike durch die Hügel

Seit 2016 radeln jeden Herbst behinderte und nichtbehinderte Menschen gemeinsam durch die Südsteiermark. Unser Autor hat es ausprobiert.



Von der Terrasse eines Buschenschanks aus genießt die Gruppe die Aussicht Richtung Slowenien.

BERICHT: Robert Narnhofer

Ein Platten ist schon für einen gesunden Menschen ärgerlich – für einen Handbike-Fahrer ist er noch viel komplizierter, man kann ihm ja seine Räder zur Reparatur nicht einfach wegnehmen.

Aber als am dritten Tag unserer Radtour beim Handbike unseres Organisators die Luft raus ist, hält die ganze Gruppe zusammen. Nachdem ein Versuch mit Pannenspray gescheitert ist, warten alle geduldig mit Jürgen, bis ein Bekannter da ist, der ihn abholt. Niemand murrte, weil deshalb unsere Tour geändert werden muss.

Es ist Mitte September, wir befinden uns in der Südsteiermark. Seit 2016 organisiert Jürgen hier jedes Jahr das Weinlandbiken: eine Tour, bei der behinderte und nicht behinderte Menschen zusammen radfahren.

Begonnen hat es, so erzählt Jürgen, mit vier Freund*innen, die er zum Handbiken hierher einlud. Die Idee sprach sich herum, von Jahr zu Jahr wurden es mehr Teilnehmer*innen, und heuer waren bereits 17 Radfahrende mit Behinderung und zehn nicht behinderte Partner*innen dabei.

Ich selbst sitze seit einem Motorradunfall vor gut 30 Jahren im Rollstuhl, bin Vize-Obmann der Behinderten-Selbsthilfegruppe Hartberg-Fürstenfeld und immer auf der Suche nach interessanten barrierefreien Ausflügen, Freizeitaktivitäten und Quartieren.

Flachland oder Weinberg?

Ab und zu mache ich mit meiner Freundin eine kleine Radtour, einmal im Jahr einen drei- oder viertägigen Radurlaub. Dabei sehe ich mir lieber die Gegend an, als irgendwann schweißgebadet vom Handbike zu fallen. Bis letztes Jahr war ich immer mit einem von einer Selbsthilfegruppe ausgeborgten Handbike unterwegs, seit ein paar Monaten habe ich ein eigenes.

Den Tipp, mal beim Weinlandbiken mitzufahren, gab mir eine befreundete Rollifahrerin. Ich entschied mich schnell und bekam noch eines der immer schnell ausgebuchten Rollstuhlzimmer in der Unterkunft, dem Bildungshaus Schloss Retzhof.

Los geht das Weinlandbiken am Donnerstagnachmittag mit einer kur-

zen Ausfahrt zum Kennenlernen, Ziel: ein Buschenschank, rund 15 Kilometer von der Unterkunft entfernt.

Menschen aus fast allen Bundesländern und auch aus Deutschland sind dabei, von Anfang an sind wir per Du. Schnell stellt sich heraus, dass alle motorisiert sind, so geht die Fahrt durch Maisäcker und kleine Siedlungen rasch voran. Dank der Führung eines ortskundigen Rollifahrers sind auch kleine Umleitungen kein Problem.

Beim Buschenschank sprechen wir darüber, wer sich in den nächsten Tagen der sportlichen Gruppe zuordnen wird und wer der Gruppe der Hobbyfahrer*innen. Als sportlich gilt hier nur, wer mindestens 2.000 Kilometer pro Jahr radelt – ich erwähne lieber nicht, dass es bei meiner Freundin und mir nur rund 400 sind.

Buschenschank und Eissalon

Am Freitag ist eine Führung bei einem kleinen Harmonika-Hersteller nahe der slowenischen Grenze geplant. Die sportliche Gruppe „Weinberg“ startet um neun Uhr früh, 48 Kilometer



Aus fast allen Bundesländern und auch aus Deutschland sind Radler*innen angereist.



Von Jahr zu Jahr ist die Zahl der Teilnehmer*innen gewachsen – 27 waren es dieses Mal.

radelt sie durch hügeliges Gelände, die Führung ist für sie ein Zwischenstopp.

Unsere Gruppe „Flachland“ hingegen geht es gemütlich an und fährt mit dem Auto zum Harmonika-Hersteller. Nach der Führung genießen wir beim Buschenschank nebenan, schon in Slowenien, den Ausblick auf die Weinberge und kehren zur Unterkunft zurück.

Erst am Nachmittag besteigen auch wir unsere Handbikes: Wir radeln entlang der Mur und durch ein Vogelschutzgebiet nach St. Margarethen bei Lebring, wo wir ein Eis essen, und dann wieder zurück, rund 28 Kilometer sind es insgesamt.

Fachsimpeln bei Wein und Musik

Den Abend verbringen wir im Retzhof, mit einer Jause und einem hervorragenden Wein aus der Gegend. Manche hier sitzen wie ich wegen eines Verkehrsunfalls im Rollstuhl, andere wegen eines Unfalls bei der Arbeit oder in der Freizeit, wieder andere haben Multiple Sklerose oder sind schon von Geburt an behindert. Beim Essen fachsimpeln wir über E-Unterstützung

beim Radfahren, Auto-Umbauten und barrierefreie Ausflugsziele. Später erzählen wir einander Witze, ein paar Teilnehmer*innen spielen Gitarre und Harmonika, wir singen dazu.

Der Samstag beginnt dann düster und nebelig, aber als wir um neun Uhr aufbrechen, strahlt schon die Sonne vom Himmel. Alle sind pünktlich, niemand klagt über Kopfschmerzen, Fazit: der Wein war wirklich spitze.

Heute ist eine Überraschungstour angesagt – außer dem Organisator Jürgen und zwei anderen weiß niemand, wohin es geht. Wir radeln Richtung Süden, bis Jürgens Reifen platzt.

Wegen der Platten-Pause fällt das Überraschungsziel, ein Wirt in der Gegend, aus. Wir fahren nur noch ein kleines Stück weiter nach Süden, machen dann kehrt und radeln entlang von Teichen und der Mur bis zum Röksee, wo wir zu Mittag essen.

Der Großteil unserer Strecke ist asphaltiert; wenn es doch mal über einen gutbefestigten Schotterweg oder ein Stück durch den Wald geht, kommen die Mountainbiker*innen in der Gruppe auf ihre Kosten, und wir

Handbiker*innen fahren einfach etwas langsamer.

Über den Murradweg geht es dann zurück zum Quartier, wo wir Jürgen wieder treffen, der in der Zwischenzeit einen passenden Schlauch für seinen Rollstuhl auftreiben konnte.

Zu müde für langes Nachsitzen

72 Kilometer lang war die Strecke. Für langes Nachsitzen sind meine Partnerin und ich danach zu müde, um 21 Uhr fallen wir ins Bett und schlafen nach wenigen Minuten tief und fest.

Am Sonntag reist ein Teil der Gruppe nach dem Frühstück ab, acht von uns fahren noch eine 30 Kilometer lange Abschlussrunde. Am Rückweg hat schon wieder jemand einen Platten – und schon wieder ist es Jürgen. Wir raten ihm, nächstes Mal doch mit Vollgummirädern zu fahren; meine Freundin, die im Retzhof geblieben ist, um das Auto zu beladen, holt Jürgen ab, während der Rest von uns zurückradelt. An einem nahen Fischteich beschließen wir das Radwochenende mit Grillen und Chillen.

Der Urwald ruft

Der Green Velo gilt als schönster Radweg Polens. Wer ihm zwei Wochen lang folgt, kann der Erinnerung an frühere und heutige Kriege nicht entkommen – radelt dafür aber durch einen der letzten nicht von Menschen beeinflussten Wälder Europas und kann jeden Tag irgendwo ins Wasser springen.

REISEBERICHT & FOTOS: Wolfgang Ritschl

— Anreise

Białystok erreicht man mit dem Zug über Warschau, wo man den Bahnhof wechseln muss. Die Fahrt dauert insgesamt rund zehn Stunden. Von Przemyśl gibt es eine Direktverbindung nach Wien (neun Stunden) und weiter nach Graz. Bahntickets lassen sich mit Hilfe von Google Translate gut online buchen: bilkom.pl

— Übernachtung

An der Strecke gibt es nur wenige Campingplätze, auch andere Übernachtungsmöglichkeiten sind abseits der größeren Orte nicht immer leicht zu finden. Wer sich unterwegs danach erkundigen will, sollte Google Translate am Handy haben – mit Fremdsprachen kommt man selten weit.

— Vorbereitung

Auf der Green-Velo-Website kann man sich die Route zusammenstellen und als gpx-Track exportieren, es gibt Informationen zu Sehenswürdigkeiten und Tipps für Abstecher und Rundkurse. Mit der Green-Velo-App kann man auch navigieren.

greenvelo.pl/de

Für die sandigen Passagen empfehlen sich Reifen ab 40 mm Breite.

— Rastplätze

Alle zehn bis 20 Kilometer gibt es einen mit MOR gekennzeichneten Rastplatz, manche sind mit WC und Werkzeug ausgestattet.

Eine Radtour entlang der Grenze zur Ukraine und zu Belarus? Hm. Andererseits: Der Green Velo führt durch den letzten Flachland-Urwald Europas und gilt als schönster Radweg Polens. Als ein polnischer Bekannter sagt, die Strecke sei völlig problemlos und noch dazu jetzt im Hochsommer halbwegs kühl, sind wir überzeugt.

Mit dem Zug fahren wir nach Warschau und weiter nach Białystok. Von dort radeln wir 870 der insgesamt 2.000 Kilometer des Green Velo entlang und kommen nach 13 Tagen wieder in einem Ort mit guter Zugsanbindung an: Przemyśl, fast 150 Jahre lang Teil des habsburgischen Kronlands Galizien.

Die Radroute wurde 2015 so konzipiert, dass man stets auf Sehenswürdigkeiten stößt, zudem führt sie durch fünf Nationalparks, 15 Landschaftsparks und über 50 Tier- und Naturschutzgebiete sowie an fünf UNESCO-Welterbestätten vorbei.

Wisente und Sumpflandschaften

Waldgebiete machen rund ein Drittel der Gesamtlänge aus, neun Prozent des Weges folgen Flusstälern. Auf unserem Streckenabschnitt können wir jeden Tag ins Wasser springen – irgendwo am Weg liegt immer ein See, und sei es nur ein Baggersee. Die Steigungen halten sich dabei in Grenzen: etwa 200 bis 300 Höhenmeter pro Tag.

An unserem ersten Etappenziel, im verschlafenen Michałowo, erfrischen wir uns am frühen Abend in einem Badeteich. Um dann auf die harte Tour zu lernen, dass Gasthäuser im dünn besiedelten Ostpolen gerne schon um 20 Uhr schließen.

Bereits die zweite Etappe führt teilweise durch den Białowieża-Nationalpark, den letzten Tiefland-Urwald Europas, der zum Teil UNESCO-Weltnatureerbe ist und zudem die größte freilebende Wisent-Herde Europas beherbergt. Wir sehen auch einige der Tiere, aber nur in einem großen Freiluft-Gehege am Weg.

Vom asphaltierten oder zumindest forststraßenmäßig befestigten Radweg



sehen wir die Urwaldlandschaft: Laubbäume wachsen auf kleinen, von Wasser umgebenen Inseln, die an Sumpflandschaften erinnern. Dazwischen tote Bäume, Sturmholz, Windbruch.

Alleine den Urwald abseits des Weges zu durchstreifen, wäre schon deshalb gefährlich – wer tiefer in den Wald vordringen will, muss eine Ranger-geführte Tour buchen.

Erkundungen auf eigene Faust wären aber ohnehin nicht klug, weil hier das polnische Militär patrouilliert: Belarus' Machthaber Alexander Lukaschenko setzt die EU unter Druck, indem er Geflüchtete im belarussischen Teil des Białowieża-Urwalds aussetzt.

Dass es mit der Herbergssuche nicht immer einfach wird, macht uns der nächste Tag klar. Der auf Google Maps angegebene Campingplatz in Repzyce erweist sich als Liegewiese an einem Baggersee, den die Dorfjugend abends als Motocross-Piste nutzt. Die eingezeichneten „Agroturystika“, das sind Urlaub-am-Bauernhof-ähnliche Unterkünfte, sind verlassen.

Wir kommen unter Zuhilfenahme von Google Translate und etwas Körpersprache mit Nachbarinnen ins Gespräch, die uns an eine etwas versteckt gelegene Unterkunft vermitteln.

Ähnlich ergeht es uns auch am vierten Tag in Mielnik, wo gerade ein Engel-Themenpark in Form eines Labyrinths entsteht, der in den nächsten Jahren zu einer Sehenswürdigkeit werden soll. Der Campingplatz aufgeben, niemand an der angegebenen Agroturystika-Adresse.



1

Białowieża-Urwald

Das 1.500 km² große Gebiet gilt als letzter Flachland-Urwald Europas. Für die Öffentlichkeit zugänglich ist nur ein kleiner Teil.

2

Zwischen Repzyce und Mielnik

Ein Viertel aller Störche auf der Welt lebt in Polen.

3

Józefów

Ein Bademeister vermittelt Baywatch-Feeling beim Schwimmen an Tag 11.





4
Milejczyce
15.000 Kirchen, Kathedralen und Klöster zählt das Land – und es werden immer mehr.



5
Heiliger Berg Grabarka
Während einer Cholera-Epidemie träumte ein Mann, hier warte Erlösung. Gläubige kommen in SUVs und füllen Kanister mit heiligem Quellwasser.

Ein nebenan wohnender junger Informatiker nimmt uns im Auto mit, um für uns ein Quartier zu suchen. Das an der Ortseinfahrt groß beworbene Hotel hat schon vor Jahren geschlossen. Über die Zimmer in der Feuerwache hat unser Helfer Schlimmes gehört. Aber es stellt sich heraus, dass die Feuerwache-Pension neu übernommen wurde, sie ist einfach und gut.

Schöner See, düstere Geschichte

Wir schlafen sehr gut in dieser Nacht, war der Weg nach Mielnik doch recht fordernd. Fast 15 Kilometer mussten wir zwischen Czeremcha und Nurzec durch einen Wald auf losen, immerhin breiten Sandpisten mehr schwimmen als fahren. Lifehack: Wer gut plant, kann sich diese Mühe sparen und ab Czeremcha ein paar Stationen mit dem drei Mal täglich verkehrenden Lokalzug fahren.

Losen Sand treffen wir sonst nur selten an, insgesamt ist der Untergrund auf unserem Teil des Green Velo mittelmäßig bis sehr gut. Oft geht es so lange nur geradeaus, dass wir für eine Kurve selbst ein wenig tiefen Sand in Kauf nehmen würden.

Das Auge erfreut sich unterwegs an unzähligen Storchennestern, pittoresken orthodoxen Kirchen – manche davon UNESCO-Weltkulturerbe – und den für den armen Osten Polens typischen Holzhäusern.

Dass Terespol, wo wir an Tag fünf übernachten, eine Grenzstadt ist, merkt man nicht nur am großzügig dimensionierten Verschiebebahnhof. Schmuggel soll hier, nahe der belarussischen Großstadt Brest, traditionell eine große Rolle spielen; auf dem Parkplatz unseres gut ausgestatteten Hotels nahe dem Güterbahnhof sind unsere Räder neben fetten SUVs mit belarussischen Kennzeichen eher Fremdkörper.

Nach weiteren 75 Kilometern auf der Woiwodschaftsstraße 816 entlang dem polnisch-belarussischen Grenzfluss Bug erreichen wir die Grenze zur Ukraine.

Der siebente Tag steht im Zeichen der Erholung, wir verbringen ihn auf einem schattigen Campingplatz direkt am wunderschönen Glinki-See.

Die wenig befahrene Straße führt nun mit oft ausgebessertem Belag durch dichten Wald, und obwohl die Sonne scheint, trüben sich unsere Gedanken ein. Hinweistafeln am Wegesrand preisen den Landschaftsschutzpark Sobibór an. Am Bahnhof von Sobibór erwartet uns eine 2020 errichtete Gedenkstätte an das Vernichtungslager Sobibór. Bis zu 250.000 Juden und Jüdinnen wurden in dem von den Deutschen 1942 errichteten Lager ermordet. Die meisten stammten aus Polen, viele kamen aber auch aus Wien und waren vom Aspengbahnhof in das besetzte Polen deportiert worden.

Den Abend des achten Tags verbringen wir fernab der Grenze in der 65.000 Einwohner*innen zählenden Kreisstadt Chełm, die 1795 als Cholm Teil des Habsburgerreichs wurde – da war die heute noch den Ort dominierende spätbarocke Basilika schon fertig gebaut.

Bräuchten wir einen weiteren Ruhetag, böte sich dafür das deutlich kleinere Krasnystaw, der Ortsname bedeutet „schöner Teich“, mit seinem einladenden Hauptplatz an.

Die Grenze zur Ukraine ist nah

Tag zehn und elf unserer Radtour führen auf Feldwegen und Nebenstraßen durch Felder und Waldstücke. Am Ortsrand von Narol übernachten wir sehr komfortabel in einer Pension neben einem imposanten, für die Öffentlichkeit leider nicht zugänglichen Schloss.

Tags darauf trennen uns erneut stellenweise nur wenige Meter von der Grenze zur Ukraine. Würden nicht gelegentlich Straßenschilder auf kleine Grenzübergänge hinweisen, würde man das aber nicht bemerken.

Die Route führt durch dichten, von Lichtungen gesäumten Wald, Baumstämme warten am Wegesrand auf den Abtransport. Erstmals ist es schwierig,



unterwegs an Verpflegung zu kommen. Von polnischen Grenzpatrouillen abgesehen begegnet uns an diesem Tag kaum jemand.

Monarchie-Charme in Przemyśl

Das ändert sich am Abend am Campingplatz. Die Dorfgemeinschaft, die ihn an einem Fischteich angelegt hat, trifft sich dort zu einem Fest, wir werden zu gegrilltem Fisch eingeladen.

Passiert sei hier kaum etwas seit Beginn des russischen Angriffskriegs, erzählen uns die Betreiber*innen des durch Spenden finanzierten Campingplatzes. Nur einmal habe sich in den Anfangstagen eine Rakete auf polnisches Gebiet verirrt. Ein Ortsbewohner habe die Teile im Wald gefunden, nicht weit von unserer Route entfernt.

Unser dreizehnter und letzter Tag auf dem Rad, an dessen Abend wir unser Ziel Przemyśl erreichen, ist der erste anstrengende, führt er doch großteils in der prallen Sonne durch schattenlosen, trockene ostpolnische Weiten.

Der nächste Tag, den wir der Beschichtigung von Przemyśl widmen, entschädigt uns dafür: Die Stadt beeindruckt uns durch k.u.k.-Charme, großzügige Plätze, Kathedralen und das auf einem Hügel gelegene Kazimierz-Schloss, in dem heute ein Mu-

seum untergebracht ist und von dem aus man eine eindrucksvolle Aussicht genießen kann.

Dass Przemyśl zur ersten Anlaufstelle für Flüchtlinge aus der Ukraine geworden ist, ist außer am Bahnhof nicht zu bemerken. Also: fast nicht. Als wir die Eisenbahnbrücke über den Fluss San fotografieren wollen, eilt ein Polizist herbei und untersagt es uns.

Gutes Essen und gute Markierungen

Können wir den Green Velo empfehlen, so wie ihn unser polnischer Bekannter uns empfohlen hat? Allemaal. Neben den schönen Landschaften haben wir auch die Vielfalt an alkoholfreiem Bier und Null-Prozent-Radler genossen sowie die ausgezeichnete polnische Küche; die berühmten russischen Pirogi findet man auf den Speisekarten kriegsbedingt nunmehr oft als „ukrainische Teigtaschen“ angeführt.

Die ganze Route ist so gut markiert, dass sie sich auch ohne GPS bewältigen lässt. Und die polnischen Autofahrer*innen haben sich mehrheitlich als rücksichtsvoll erwiesen.

Der nördliche Teil des Green Velo, der über die Masurische Seenplatte nach Białystok führt, klingt auch vielversprechend. Polen, wir kommen wieder!

6

Kurz vor Krasnystaw
Abkühlung in einem Baggersee nahe dem Ort „Schöner Teich“.

7

Hanna
Gleich neben der Raststätte stehen eine Holzkirche aus dem 18. Jahrhundert und eine Kunstgalerie.

Anzeige

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



ZIEGLER®
Mehr Wert für draußen.

ZIEGLER Außenanlagen GmbH
Tel. 0 76 72 / 958 950 · info@ziegler-metall.at
www.ziegler-metall.at



Zu: Warum ist hier eigentlich immer rot?, DE 3/23

Vielen Dank für diesen Artikel. Als Radfahrer in Wien spricht er mir aus der Seele. Dinge, die ich mir täglich denke, haben Sie eloquent und detailreich ausgearbeitet. Jetzt fühle ich mich nicht mehr so sehr als Querulant, wenn ich mich über die Ampeln ärgere.

Danke für Ihre Arbeit und Engagement!

Rainer Grohmann-Izay, 1020 Wien

Zu: Antwort auf den Leserbrief, DE 3/23

So sehr ich eure Arbeit hochschätze, manchmal schreibt ihr auch einfach nur irgendwas. So in der Antwort auf den Leserbrief bezüglich des im Reisebericht erwähnten, tatsächlich aber nichtexistenten Nachtzugs.

Euer Tipp, das Rad doch auf die ÖBB-Gepäckmaße von 90 x 60 x 40 cm zu zerlegen: mein Rollmeter sagt, selbst an winzigen 26-Zoll-Mountainbikes müssen die Reifen demontiert wer-

den, um <60 cm zu erreichen. Beim Trekkingrad bleibt selbst nach Demontage der Gabel der Rahmen deutlich >90 cm, die Laufräder sowieso >60 cm.

Fazit: Ihr zerlegt eure Räder offensichtlich mit der Flex!

Sonst: weiter so!

Wolfgang Wappl, 2320 Schwechat

Antwort der Redaktion:

Die Maßangaben stammen von den ÖBB. Die zerlegten Räder der Teilnehmenden der im Bericht geschilderten Reise wurden vom Zugpersonal offenbar akzeptiert.



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



Clara „Orca“ Felis

ist Radbotin, Buchhändlerin und schreibt. In ihrer Glosse berichtet sie aus dem Straßendschungel zum Wortmeer



Orcas Kettenbriefe **Gewohnheitstier auf Abwegen**

Um bei einem Alltagsweg von A nach B zu kommen, fahre ich meistens die gleiche Route. Da bin ich ein Gewohnheitstier. Wenn mich nicht eine Baustelle zum Variieren zwingt, bleibt die Strecke unverändert und monoton. Ich kenne die Ampelphasen und weiß, wie viele Fußgänger*innen und Autofahrer*innen dort zu welcher Tageszeit unterwegs sind. Was sich ändert, sind nur die Uhrzeit und mein mentaler Zustand: Manchmal bin ich in Eile, manchmal habe ich Zeit.

Manchmal kann ich gar nicht genau sagen, wie meine Strecke verläuft, weil ich sie so sehr fühle und kenne, dass ich nicht mehr groß darüber nachdenke.

Wie schön ist es also, dass es für mich wieder neue Strecken zu erkunden gibt: ich habe mit einer neuen Ausbildung begonnen, die mich nun auf neue Wege und quer durch einen noch unbekannten Bezirk führt.

Die Durchfahrtsrouten habe ich mir früher schon angeeignet, aber nun bekomme ich einen tieferen Einblick. Ein Gespür für die Ampelphasen, für

die unterschiedlichen Wege, für die Bewohner*innen und Kulturen.

Hatte ich davor das Gefühl, dieser Bezirk sei so und so, erfahre ich ihn mir jetzt aus einem anderen Blickwinkel und staune darüber, welche Ecken und Kanten er hat. Nehme mir manchmal die Zeit, mich zwischen den Straßen und Gassen zu verirren, den groben Plan kenne ich ja.

Und wenn Passant*innen im Park sagen, hier geht es nicht weiter, dann probiere ich es trotzdem – vielleicht finde ich ja doch ein kleines Schlupfloch, eine neue Verbindungslinie. Wenn sie recht behalten und es nicht weitergeht, bedanke ich mich bei ihnen, es hätte ja sein können.

Ein weiteres Straßennetz setzt sich im großen Stadtpuzzle fest. So habe ich beispielsweise einen neuen Messpunkt gefunden: ich weiß genau, von welcher Stelle auf welchem Radweg ich die Uhrzeit der Antonskirche ablesen kann, die dann hoffentlich auch stimmt.

Meine Neugierde wurde geweckt, und das ist schön.

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. das nächste Mal am 4. Jänner im Amerlinghaus.

radlobby.at

Critical Mass

Fr., 15. Dezember, 17 Uhr
Schwarzenbergplatz, 1030 Wien

Die Critical Mass, die Radausfahrt für eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums, findet in Wien an jedem dritten Freitag im Monat statt. Auch in Graz, Linz, Villach, Klagenfurt, Salzburg, St. Veit an der Glan und in anderen Städten wird geradelt. Alle Termine:

criticalmass.at

PrimaKlima Perchtoldsdorf: mitradln

Ab Sa., 16. Dezember, 11 Uhr
Marktplatz, Pestsäule,
2380 Perchtoldsdorf

Noch bis Juni wird jeden zweiten Samstag für ein CO₂-neutrales Perchtoldsdorf geradelt.

primaklimaperchtoldsdorf.at/unsere-projekte/mitradln

Neujahrswradeln

So., 1. Jänner 2024

Pünktlich zum Jahresbeginn läutet die Radlobby in vielen österreichischen Städten die neue Radsaison ein. Alle Infos und Abfahrtszeiten:

radlobby.at/neujahrswradeln2024

Radreparaturkurse

Ab Di., 9. Jänner, 17 Uhr
Lenkerbande/Die Absteige,
Ybbsstraße 26, 1020 Wien

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

radlobby.at/reparaturkurse

RadBilderReisen

Do., 25. Jänner & 22. Februar,
19 Uhr

Fahrrad.Selbsthilfe.Werkstatt
im WUK, Währingerstraße 59,
1090 Wien

Spannende Reiseberichte gibt es bei den RadBilderReisen im WUK – Alex Litzellachner erkundete mit dem Fahrrad die Welt, Theresa und Stefan berichten von ihrer Reise nach Nepal.

fahrrad.wuk.at/radbilderreisen

ARGUS Bike Festival 2024 & RADpaRADe

Sa. - So., 13.-14. April 2024
Rathausplatz Wien, 1010 Wien

Mit einem Wochenende im Zeichen des Fahrrads kommt das ARGUS Bike Festival am Wiener Rathausplatz 2024 wieder: Viel Action, jede Menge Stationen zum Mitmachen und zum Testen sowie alle wesentlichen Marken und Trends gibt es auf der großen Fahrrad-Messe. Am 14. April 2024 wird bei der

Wiener RADpaRADe wieder gemeinsam geradelt.
bikefestival.at; radparade.at

15. österreichischer Radgipfel in Wiener Neustadt

Mo. – Di., 16.-17. April
Der diesjährige Schwerpunkt des Radgipfels, bei dem sich jedes Jahr Radinteressierte zum Austausch treffen, lautet „Radfahren im Alltag“. Noch bis 20. Dezember 2023 können beim Call for Content Ideen eingereicht werden.

klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radgipfel/radgipfel2024.html

Weitere Termine: radlobby.at

Anzeige

Rad-Reisen 2024

Gemeinsam erleben, entdecken und Spaß haben - Radreisen mit Freunden

REISETITEL	Reisedatum	Dauer	Land
Naturparadies Euganeische Hügel - Frühling in Montegrotto	23.03.-28.03.2024	6 Tage	IT
Südtirol zur Apfelblüte	07.04.-12.04.2024	6 Tage	IT
Budweis - Von Braukunst bis Baukunst	19.04.-21.04.2024	3 Tage	CZ
Sternfahrt Zadar - Kultur und Naturschätze in Norddalmatien	28.04.-05.05.2024	8 Tage	HR
Radeln im Ausseerland	09.05.-12.05.2024	4 Tage	AT
Zu Pfingsten im Taubertal	16.05.-20.05.2024	5 Tage	DE
Zum Palio nach Ferrara und Schifffahrt am Po	23.05.-28.05.2024	6 Tage	IT
Erlebnis Naturpark Schwarzwald	01.06.-08.06.2024	8 Tage	DE
Piavetal - Von den Dolomiten zum Prosecco	23.06.-28.06.2024	6 Tage	IT
Sternfahrt Asiago - Biken in den Sette Comuni	23.06.-28.06.2024	6 Tage	IT
Silberkammer Banská Bystrica	04.07.-07.07.2024	4 Tage	SK
Sternfahrt Mecklenburg Vorpommern Ostsee	13.07.-20.07.2024	8 Tage	DE
UNESCO Naturerbe Region Erzgebirge	27.07.-31.07.2024	5 Tage	DE
Entlang der Aare durch die Schweiz	04.08.-11.08.2024	8 Tage	CH
Rund um die Wildschönau	15.08.-18.08.2024	4 Tage	AT
Entlang der Oder - von der Quelle nach Breslau - Teil 1	23.08.-28.08.2024	6 Tage	PL
Innviertel - Zentrum von Tradition, Brauchtum und Kulinarik	13.09.-15.09.2024	3 Tage	AT
Eger - Von Ungarns Gebirge in die Puszta	18.09.-22.09.2024	5 Tage	HU
Parenzana - Istriens Küste und Hinterland	08.10.-13.10.2024	6 Tage	HR
Rad & Therme in Slowenien	24.10.-27.10.2024	4 Tage	SI



www.elitetours.at

Geführte Gruppenreisen all Inklusiv

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

ELITE TOURS

1010 Wien, Operngasse 4 | travel@elitetours.at

TELEFON: + 43 1 513 22 25

#radliebewien
 Mit dem Rad durch Wien.
 Ich liebe es.

Bezahlte Anzeige, Foto © Stephan Doleschal

Es war ein gutes Jahr. Und es wird noch besser.

Das Radverkehrsnetz in Wien wächst laufend. Mehr als 50 Projekte wurden umgesetzt oder auf den Weg gebracht – das sind **über 20 Kilometer neue und verbesserte Radinfrastruktur**. Etliche Lücken im Hauptradverkehrsnetz wurden geschlossen, Infrastruktur verbessert und neue Verbindungen geschaffen. Mit dem **Radhighway über Praterstraße und Wagramer Straße** entsteht eine hochwertige Radverbindung von der Innenstadt bis in den 22. Bezirk. In der **Argentinierstraße** wird Wiens erste Fahrradstraße nach holländischem Vorbild gebaut und in der **Krottenbachstraße** im 19. Bezirk wird endlich ein seit langem geforderter Radweg umgesetzt.

Vielen Dank fürs Radeln im Jahr 2023 sowie die vielen positiven Rückmeldungen und wertvollen Verbesserungsvorschläge, die uns helfen, die Stadt Wien noch fahrradfreundlicher zu gestalten. Infos zum Radfahren in Wien, dem Ausbau des Radverkehrsnetzes und ein kostenloser Routenplaner warten unter www.fahrradwien.at