

Laut: Mann der Bässe
Fahrrad-DJ Serafin
Unterhofer im Interview
Seite 6

Neu: Radkonzept Lobau
Wie sinnvoll sind
die neuen Regeln?
Seite 14

Frei: Radsport-Pionierin
Historikerin Petra Sturm
über Cenzi Flendrovsky
Seite 22

Heiß: Date in Barcelona
Zur Liebsten nach
Spanien radeln
Seite 38

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



Ringsum besser werden!

Ringstraßen sollen mehr sein als breite
Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr. Wir zeigen,
was und wie es möglich ist.



Rad-Paradies Podersdorf

Natur, Fahrspaß und Entspannung

Ein Hauch von Freiheit liegt in der Luft, wenn man den Alltag hinter sich lässt und sich gen Osten aufmacht. Nur 35 Minuten Fahrtzeit von Wien entfernt eröffnet sich eine Region, die Radfahrerherzen höher schlagen lässt: Podersdorf am Neusiedler See. Hier verschmilzt die unendliche Weite der Landschaft mit einem erstklassigen Radwegenetz zu einer Symbiose aus Natur und Fahrspaß.

Bei dem 1.000 Kilometer langen Radwegenetz ist für jede Vorliebe etwas dabei. Egal, ob Sie sportliche Herausforderungen suchen oder entspannte Radtouren mit der Familie planen. Für die sportlichen Radfahrer gibt es ein besonderes Erlebnis: eine 125 Kilometer lange Runde um den See, die auch durch Ungarn führt. Wer die Strecke

verkürzen möchte, nimmt die Radfähre über den See. Die Radwege sind nahezu flach und somit perfekt für Familienausflüge geeignet. Besonders viel Spaß wartet auf den Erlebnisradwegen und Rätselrallyes mit tierischen Begegnungen. Anschließend können sich Kids in der Familien-Erlebniswelt PODOplay austoben, wo im Herbst viele Events warten.

Als Ausgleich zum Radfahren gibt es viele andere Sportarten entlang des zwei Kilometer langen schilffreien Strandes in Podersdorf: Surfen am See, Basketball, Beachvolleyball oder ein Workout im Fitness Park. Wer Entspannung sucht, kann beim Yoga am See die Seele baumeln lassen. All diese Angebote und viele mehr sind in der Burgenland Card enthalten, die alle Übernachtungsgäste kostenlos erhalten.

Die beste Reisezeit für Radfahrer ist der Spätsommer und der goldene Herbst, wenn die Temperaturen angenehm sind. Zahlreiche Labestellen heißen Radfahrer willkommen, bieten regionale Schmankerl, pannonische Küche und die ausgezeichneten Podersdorfer Weine. Ein absolutes Muss in Podersdorf sind die atemberaubenden Sonnenuntergänge. Der beste Aussichtspunkt ist die Mole neben dem Leuchtturm – ein perfekter Abschluss eines erlebnisreichen Tages.



www.podersdorfamsee.at
www.podobeach.at

 **burgenland**
die sonnenseite österreichs

Liebe Leserin, lieber Leser!

Editorial

Wie haben Sie den Sommer überstanden? Mit überflutetem Keller und Mure im Vorgarten? Oder bloß bei brütender Hitze vor dem Ventilator und Kreislauf-Knacks? So oder so: die Mischung aus tropischer Hitze und Unwettern biblischen Ausmaßes hatte es jedenfalls in sich.

Jetzt ist die Klimakrise zwar ein Thema, das angesichts anderer globaler Krisen und Kriegshandlungen in den Hintergrund gedrängt wird. Wir können dem Thema aber – wie dieser Sommer zeigt – nicht entgehen. Auch wenn es manche heimische Politiker*innen ignorieren, weil sie denken, eher gewählt zu werden, wenn sie so tun, als sei der Klimawandel eine Erfindung des politischen Gegners. Frei nach dem Motto: Gott schütze uns vor dem bösen EU-Renaturierungsgesetz und ansonsten rede uns bitte keiner drein, wenn wir weiter Diesel-Treibstoffe und Auto-Pendeln subventionieren, Autobahnen bauen und Grünland in Bauland umwidmen, um es dann zuzubetonieren.

Genug gesudert. Bis zur Nationalratswahl sind es nur noch wenige Wochen, und man darf gespannt sein, wohin der Wähler*innen-Wille weist. Hoffentlich – aus unserer Sicht – in eine Richtung, die Radverkehr fördert, Fahrrad-Infrastrukturprojekte vorantreibt und den Raum auf unseren Straßen gerecht umverteilt.

Gerade, was die Aufteilung des Straßenraums angeht, ist ja mehr als genug zu tun. Bei den Ringstraßen in Österreichs großen Städten zum Beispiel. Philipp Schober, Roland Romano und Daniela Bernold haben sich in unserer Cover-Story Ringstraßen angeschaut, die derzeit vor allem eine Funktion haben: den Autoverkehr zu bedienen. Dass es aber auch anders ginge, wenn man nur wollte, zeigt unsere aktuelle Cover-Story: Mittels einiger verkehrsorganisatorischer Maßnahmen lassen sich Ringstraßen von innerstädtischen Autobahnen in Boulevards umbauen, die hohe Aufenthaltsqualität haben und wo Zufußgehende und Radfahrende mit ausreichend Platz und sicher vorankommen.

Von Verkehrspolitik abgesehen finden Sie im DRAHTESEL wieder den gewohnt bunten Themenbogen aus der Welt des Radfahrens: eine Bade-Tour durchs Salzkammergut zum Beispiel, einen Test von Open-Ear-Kopfhörern, die beim Radfahren Vorteile bringen, oder endlich Antwort auf die Frage, wann Radfahren unter Einsatz von Powermetern Sinn ergibt.

Genießen Sie dieses Heft und die letzten Sommertage! Und radeln Sie frohgemut durch den Herbst!

Wählen nicht vergessen!



Matthias G. Bernold
Chefredakteur

verbrachte diesen Sommer zum größten Teil in Wien und ist darüber gar nicht böse. Mit Gänsehäufel, Donauinsel und all den anderen öffentlichen Bädern, die sich wunderbar mit dem Fahrrad erreichen lassen, ist die Bundeshauptstadt an Lebensqualität nicht zu übertreffen. (Insbesondere auch, seit es den schicken neuen Radweg in der Praterstraße gibt.)

Autor*innen in diesem Heft



Julia Beckel

testet nicht nur professionell Radwege, sondern sie fährt auch privat gerne Rad. In diesem Heft berichtet sie von einer vier-tägigen Tour durchs Salzkammergut, die vor allem ein Ziel hat: Badespaß mit Freundinnen!



Klaus Brixler

sprach für diese Ausgabe mit der Journalistin und Fahrrad-Historikerin Petra Sturm, die über Fahrrad-Pionierin Cenzi Flendrovsky ein Buch verfasst hat. Das Interview kann man auf Reich durch Radeln nachhören.



Das Drahteselchen

freut sich über die vielen Zuschriften, die in den vergangenen Wochen die Redaktion erreicht haben, und sagt: Danke! In dieser Ausgabe gibt's übrigens ein besonders schwieriges Rätsel zu lösen.

Inhalt

Politik



- 6 Im Interview: Serafin Unterhofer**
Der neue Fahrrad-DJ auf der Critical Mass
- 8 Vision: Zur Zukunft der Ringstraße(n)**
Vorschläge für mehr Boulevard und weniger Autobahn
- 14 Analyse: Radverkehrskonzept Lobau**
So sinnvoll sind die neuen Regeln für den Nationalpark

Infrastruktur



- 16 Appell: Stopp für Stopp!**
Andrzej Felczak gegen Stoppschilder für Radfahrende
- 17 Recht: Sich wehren**
Was tun, wen einem Unrecht im Straßenverkehr widerfährt?
- 18 Plus / Minus**
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand

Community



- 20 Schulübung: Sehr gut, aufsitzen!**
Wie das Ramsauergymnasium den Schulvorplatz verkehrsberuhigte
- 21 Mach mit beim Fahrrad-Klimatest!**
Bewerte das Fahrradklima in deinem Wohnort!
- 22 Vergessener Rockstar des Radsports**
Fahrrad-Historikerin Petra Sturm über Cenzi Flendrovsky

Lebensstil



- 25 Ein Radweg voller Kunst**
Am Iron Curtain Trail-Radweg...
- 29 Fahrrad-Bücher**
Lesestoff für Velophile

Produkte & Technik



- 31 Schaufenster: Neue Produkte für Rad-Affine**
Edel-Rahmen, Federsattelstützen und ein Körberl fürs woom
- 32 Test: Open-Ear-Headphones**
Welche Kopfhörer sich beim Radfahren bewähren

Tour & Reise



- 36 In Wassern und Wipfeln**
Von Köln nach Gent auf spektakulären Radwegen
- 38 Mein Date in Barcelona**
Für die Liebe: Thomas Kargl radelt ins Baskenland
- 42 „Gschwind ins Wossa hupf'n“**
Pritschlrunde: drei Tage Salzkammergut von See zu See

Forum



- 44 Leserbrief**
- 46 Termine**



- 8 Ein Ring, sie zu knechten!**
Ringstraßen sind Verteilerrouten, Aufenthaltsräume und Barrieren gleichermaßen: Unsere Covergeschichte geht der Frage nach, wie sie umgestaltet werden müssen, damit die Verkehrswende klappt.

Kolumnen



- Drahteselchen**
Unsere Kinderseite mit Rätsel und Gewinnspiel
Seite 28



- Fahrrad-Technik**
Wer braucht denn das? Sinn und Unsinn von Powermetern
Seite 30



- Brief aus Bratislava**
Martina Powell zu Besuch in Wiens Schwesterstadt
Seite 35



- Reflektor**
Reinhold Seitzl über Erholung nach dem großen Crash
Seite 44

Impressum: Seite 27

Gretchenfrage: Rücksicht oder gute Rad-Infrastruktur? Oder beides?

Leitartikel

Egal ob in den sozialen Medien oder in persönlichen Gesprächen: wenn es um Konflikte oder Unfälle im Straßenverkehr geht, gibt es kaum ein Wort, das so zuverlässig Diskussionen hervorruft wie das Wort „Rücksicht“. Während die einen meinen, dass Rücksicht fast alle Probleme lösen würde, erachten die anderen allein eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und Gesetzesänderungen als zielführend. Mit den passenden Rahmenbedingungen – so die Meinung – würde Rücksicht mehr oder weniger obsolet.

Das freie Online-Wörterbuch „Wiktionary“ definiert Rücksicht als „wohlwollendes Verhalten gegenüber jemandem oder etwas unter Beachtung der Umstände“. Unserer Ansicht nach geht ohne eben dieses „wohlwollende Verhalten“ auch unter idealen Bedingungen wenig. Und gerade in der Komplexität des Straßenverkehrs wird es niemals möglich sein, für jede erdenkliche Situation eine Rechtsvorschrift zu formulieren, die Konflikte zu hundert Prozent ausschließt.

Auch hat jede Infrastruktur Defizite, Verbesserungen erfolgen oft in Etappen, und niemals lässt sich gänzlich verhindern, dass jemand einen Fehler begeht. So manche brenzlige Situation geht nur deshalb glimpflich aus, weil einer bremst oder ausweicht – obwohl er eigentlich im Recht war.

Rücksichtsvolle Kfz-Lenkende

Als Radfahrer im Straßenverkehr nehme ich wahr, dass die Menschen normalerweise rücksichtsvoll miteinander umgehen: So wird mir von Kfz-Lenkenden häufig die Vorfahrt gelassen, obwohl ich eigentlich Nachrang gehabt hätte. 95 Prozent der Kfz-Lenkenden erlebe ich als rücksichtsvoll. Auch unter Radfahrenden übersteigt die Zahl der rücksichtsvollen die der rücksichtslosen bei weitem. Die vergleichsweise kleine Zahl jener Spezialistinnen und Spezialisten, die sich alleine auf der Straße wännen, wird in allen Verkehrsteilnehmenden-Gruppen gleich hoch bzw. gleich niedrig sein.

Was klar ist: gute Infrastruktur macht Radfahren angenehmer und

entspannter, was sich positiv auf das Stress-Level auswirkt, was wiederum rücksichtsvolles Verhalten begünstigt. Wenn ein Radweg so großzügig ausgestaltet ist, dass darauf auch Lastenräder Platz haben und gefahrlos überholt werden können, erhöht das die Sicherheit und der Puls wird nicht unnötig in die Höhe getrieben. Wenn vor der Ampel ausreichend Stellflächen vorhanden sind, müssen sich die Radfahrenden nicht schlichten wie Mikado-Stäbchen. Und wenn Ampelschaltungen für Radfahrende bei moderatem Tempo eine grüne Welle erlauben, macht dies Sprints zwischen den Ampeln überflüssig.

Dort, wo Radfahrende und Kfz-Lenkende zusammenkommen, ist Infrastruktur dazu da, StVO-konformes Verhalten zu unterstützen. Geeignete Infrastruktur mit baulichen Maßnahmen und Durchfahrtsperren trennt Rad und Kfz und reduziert das Tempo. Durchdachte Straßenraumgestaltung achtet auf die Sichtbeziehungen bei Querungen.

Wo Infrastruktur nicht ausreicht

Infrastrukturerrichtung ist nicht immer technisch möglich oder politisch durchsetzbar. Überall dort bleibt uns nur Bewusstseinsbildung als Werkzeug. Beispiel hierfür ist das leidige Thema Überholabstand: Leider werden die gesetzlich vorgeschriebenen 1,5 Meter im Ortsgebiet bzw. zwei Meter außerhalb des Ortsgebietes von vielen Kfz-Lenkenden unterschritten – mit gutem Grund verspüren viele Radfahrende in diesen Momenten Furcht.

Wie man gefährliches Fehlverhalten aufzeigen kann, führt die breit angelegte ASFINAG-Kampagne „Park & Write“ vor, wo die Gefahren von Smartphone-Handling beim Lenken thematisiert werden. So eine Bewusstseinskampagne mit Inseraten, Hörfunk-Spots, Online-Bannern und Social Media brauchen wir auch beim Thema Überholabstand. Die Radlobby fordert deshalb den Bund und die Bundesländer auf, eine umfangreiche Bewusstseinskampagne durchzuführen.



Andrzej Felczak

Vorsitzender von Radlobby ARGUS und Radlobby Österreich

Die Radlobby fordert Bund und Bundesländer auf, eine breit angelegte Bewusstseinskampagne zum Thema „sicherer Überholabstand“ nach Vorbild der „Park & Write“-Kampagne der ASFINAG durchzuführen.

„So manche brenzlige Situation geht nur deshalb glimpflich aus, weil der andere bremst oder ausweicht.“

Tanzen und Radeln als politisches Statement



Serafin Unterhofer bei der Naked Critical Mass heuer im Juni in Wien.

Der 29-jährige Serafin Unterhofer sorgt mit seinem DJ-Bike bei Fahrrad-Demos für Rhythmus und gute Stimmung.

DRAHTESEL *Wie bist du auf die Idee gekommen, bei Rad-Demos aufzulegen?*

Serafin Unterhofer Zuerst war die Leidenschaft für Musik und Radfahren. Dann hat mich Dom Whiting aus Bristol inspiriert; der legt auch beim Radfahren auf, allerdings mehr Richtung Drum and Bass. Als ich seine Videos gesehen habe, habe ich gewusst: Das möchte ich auch tun, nur eben mit der Musik, die ich liebe. Ich bin großer Fan von Trance, Hardtrance, Groove, Hardhouse und Hardtechno. Diese Musik wollte ich bei Rad-Demos einbringen.

Was war bei dir zuerst: Musik oder Radfahren?

Beides spielte in meinem Leben schon sehr früh eine große Rolle. Als Kind war ich viel mit meinem BMX unterwegs. Als Jugendlicher begann ich dann mit Beatboxen und entdeckte meine Leidenschaft für elektronische Musik. Inzwischen lege ich regelmäßig in Clubs wie der Grellen Forelle, der Praterstraße oder dem Loft auf. Man kann mich auch für Events buchen.

Wie hast du dein DJ-Bike gebaut?

Ich habe ein Lastenrad als Basis genommen und es mit einem stabilen Tisch für mein DJ-Equipment, einem starken Akku und Lautsprechern ausgestattet. Dabei haben mir Freunde geholfen, die in einer Holzwerkstatt arbeiten. Am Anfang war es ein trial and error, aber mittlerweile bin

ich ziemlich zufrieden mit dem Setup.

Hast du eine verkehrspolitische Agenda? Ich sehe das Auflegen bei Rad-Demos definitiv als politisches Statement. Es geht mir darum, Aufmerksamkeit auf nachhaltige Mobilität zu lenken. Die ideale Stadt wäre für mich eine, in der Menschen sicher und schnell mit dem Rad, zu Fuß oder mit Öffis überall hinkommen. Mehr Grün, weniger Lärm, saubere Luft – das wäre mein Traum.

Wo wirst du in den nächsten Wochen mitfahren?

Ich werde bei CMs und ähnlichen Projekten dabei sein. Heuer hat mich Next Bike Czech für drei Tage gebucht – ich habe dabei gemerkt, wie viel Freude mir Auftritte im Ausland bereiten.

instagram: serafin_444
tiktok: @serafin.444
youtube: @Serafin_444

↑ Top

Reparaturbonus auch für Nicht-E-Bikes

Ab 16. September gilt der Reparaturbonus des Klimaministeriums nicht mehr nur für Reparaturen von E-Bikes, sondern für Reparaturen von allen gängigen Fahrrädern, Lastenrädern, und Radanhängern. Die Förderung beträgt 50 Prozent der Reparaturkosten bis zu einem Wert von 200 Euro. Der Bonus muss online beantragt und innerhalb von drei Wochen bei einem registrierten Partnerbetrieb eingelöst werden. Kund*innen begleichen die gesamte Rechnung und bekommen die Fördersumme danach aufs Konto überwiesen. www.reparaturbonus.at

↓ Flop

Zersiedelte Fläche hat sich vervielfacht

Laut Studie der Universität für Bodenkultur haben sich in Österreich stark zersiedelte Flächen seit 1975 vervielfacht. Besonders in Oberösterreich, Kärnten und der Steiermark nahm der Flächenverbrauch durch Zersiedelung zu: von rund 1.100 Quadratkilometern auf 5.800 Quadratkilometer. Der Anstieg des Zersiedelungsgrades sei Ergebnis der Politik, die Einfamilienhäuser und Gewerbegebiete außerhalb des verdichteten Raumes fördert. Zersiedelung ist auch deshalb ein Problem, weil sie in die Abhängigkeit vom Automobil führt.

41.000

Radfahrende pro Tag

nutzen die Knippelsbrücke in Kopenhagen. Damit ist diese Radverbindung die weltweit am stärksten befahrene. Der Radverkehrsanteil in Kopenhagen ist übrigens gerade von 36% auf 41% gestiegen. Grund: Baustellen an 17 U-Bahn-Stationen, die den Autoverkehr lähmen und die Leute zum Umstieg auf schnellere Fahrrad bewegen.



Unterhalb der Bahnstrecke verläuft der neue Zweirichtungsradweg in komfortabler Breite.



Hundert Meter über der Drau

Nach zweijähriger Modernisierung der Jauntalbrücke haben die ÖBB Ende Juni den neuen – unter dem Tragwerk liegenden – Geh- und Radweg eröffnet. Damit entsteht eine wichtige Radverbindung für Einheimische und für Radreisende am Drauradweg, die ihre Fahrt jetzt ohne Umleitung fortsetzen können. Eine Aussichtsplattform in knapp 100 Metern Höhe ermöglicht spektakuläre Ausblicke über das Drautal. Die Brücke ist Teil der Koralmbahn, die ab 2025 Graz und Klagenfurt verbindet und die Jauntalbahn ersetzt. Alte Trassenabschnitte wie der 1,5 Kilometer lange Langenbergertunnel zwischen Ruden und Granitztal oder die Draubrücke bei Stein im Jauntal sollen dann zu Radwegen umfunktioniert werden. Details dazu arbeitet die Tourismusregion Klopeiner See – Südkärnten – Lavanttal mit Land, Gemeinden und der Radlobby seit Mai in einem Radmasterplan aus. infrastruktur.oebb.at/koralmbahn

Blick in die Welt

UTRECHT

Lastenräder auf dem Prüfstand

Nach dem Rückruf mehrerer Cargo Bike-Modelle von Babboe aufgrund von Rahmenbrüchen prüft die niederländische Lebensmittel- und Verbraucherschutzbehörde (NVWA) nun weitere Lastenradmarken. Wie das Branchenmagazin Bike Europe berichtet, hat die Behörde Informationen zu den „technischen Spezifikationen und zum Umgang mit Beschwerden“ von verschiedenen Transportradherstellern angefordert.

Welche Unternehmen betroffen sind, wurde nicht offengelegt. Anfang 2024 hatte die NVWA den niederländischen Hersteller Babboe verpflichtet, den Verkauf bestimmter Modelle vorübergehend einzustellen und weltweit 22.000 Räder zurückzurufen. Der Hersteller informiert auf dieser Website: kontrollieredeinlastenrad.de

BERLIN

Deutsche StVO-Novelle beschlossen

Der deutsche Bundesrat hat im Juli eine Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beschlossen. Mit dem neuen Gesetz wird die Anordnung von Radstreifen und die Errichtung von Radständen auf Fahrbahnen erleichtert. Insgesamt bekommen die Kommunen mehr Spielraum für die fahrradfreundliche Gestaltung ihrer Straßen. Der ADFC, die Interessensvertretung der deutschen Radfahrerinnen, bewertet die Novelle vorsichtig positiv: Es sei zu begrüßen, dass die StVO endlich modernisiert wird, kommentierte ADFC-Bundesgeschäftsführerin Caroline Lodemann: „Jetzt kommt es darauf an, dass die Gemeinden und Behörden die neuen Optionen auch nutzen.“

www.adfc.de

GENT

ECF-Mobilitätspreis für das EU-Parlament

Im Rahmen der Velo-city-Konferenz im Juni 2024 in Gent vergab die European Cyclist's Federation (ECF) ihren Mobilitätspreis in mehreren Kategorien. Das EU-Parlament gewann in der Kategorie „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, weil es seinen Mitarbeiter*innen kostenlose Fahrradwartung, Stellplätze und Workshops anbietet. Bologna gewann den „Straßensicherheitspreis“, wegen der flächendeckenden Einführung von Tempo-30. Die Stadt Quelimane in Mosambik wurde – für den Bau des ersten Radwegs im Land – in der Kategorie „Beste Initiative für aktive Mobilität“ gewürdigt. Gastgeber-Stadt Gent heimste den ECF-Infrastrukturpreis für ihre 500 Kilometer Radinfrastruktur und mehr als 60 Radbrücken und Unterführungen ein.

BERLIN

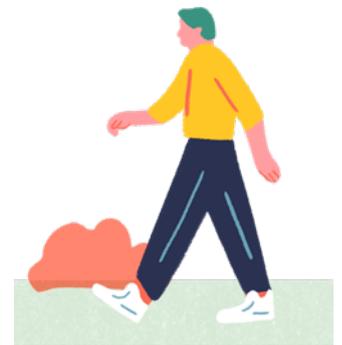
Dicke Anhänger dürfen weiterfahren

Deutschlands Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) zieht die angekündigten Gesetzesverschärfungen für Fahrradanhänger überraschend zurück, berichtet der Spiegel. Noch vor wenigen Wochen hatte das Ministerium angekündigt, das höchstzulässige Gesamtgewicht von ungebremsten Anhängern auf 50 Kilogramm zu begrenzen. Bei dem Vorhaben hätte es sich um einen nationalen Alleingang Deutschlands gehandelt, die zunächst geplanten Regelverschärfungen sind im EU-Recht nicht vorgesehen. Das geplante Gewichtslimit hätte viele auf dem Markt erhältliche Radanhänger illegal gemacht und auch Auswirkungen in Österreich gezeitigt, weil auch hierzulande deutsche Fahrradprodukte verkauft und genutzt werden.

Ash nazg durbatulûk!*

Ringförmige Hauptstraßen prägen Städte. Sie sind wichtige Verteilerrouten, Aufenthaltsräume und Barrieren gleichermaßen. Die großen Stadtstraßen sind auch ein Gradmesser, wie die Mobilitätswende vorankommt. Wir haben uns Ringstraßen in größeren österreichischen Städten angeschaut und zeigen, wohin die Reise geht – bzw. gehen sollte.

ANALYSE: Philipp Schober, Roland Romano ILLUSTRATIONEN: Noemi Fabra



* Die erste Zeile der gravierten Inschrift auf dem Einen Ring in J.R.R. Tolkiens Roman „Herr der Ringe“. Ins Deutsche übersetzt aus der dunklen Sprache Mordors:

„Ein Ring, sie zu knechten“.

Quelle: Der Herr der Ringe Wiki

Stichwort: Verkehrsfilter
Maßnahmen, um den Kfz-Durchfahrtsverkehr durch Wohnviertel einzuschränken. Dazu zählen u.a. gegenläufige Einbahnen, Sackgassen oder Diagonalfilter mit Pollern.

Wer Gästen Wien zeigen will, kommt an Ringstraße und Ring-Radweg nicht vorbei. Für viele Wiener*innen – und jedenfalls für die Autoren dieses Textes – immer ein bisschen ein Grund zum Fremdschämen: „Was ist das für ein Murks?“ oder „Radfahren mit Slalomstangen“ bekommt man da zu hören.

Radfahrende und Fußgänger*innen teilen sich einen Hindernisparcours. Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel stehen plötzlich am Radweg, während Autofahrende herrschaftlich auf der Hauptfahrbahn unterwegs sind, wo sie drei, vier, mitunter sogar sechs Fahrstreifen plus Nebenfahrbahnen vorfinden.

Wiener Ringstraße

Dabei verlaufen an der Ringstraße zwei der meistbefahrenen Radwege Österreichs. 1,74 Millionen Radfahrende waren es im Jahr 2023 insgesamt auf beiden Seiten an der Zählstelle Opernring. Das sind durchschnittlich rund 5.000 Fahrten täglich, an Spitzentagen bis zu 10.000. Auf einer Radwegbreite von nur je knapp zwei Metern! Außerdem führt der Ring zahllose Tourist*innen rund um Wiens beliebte historische Innenstadt, er ist Hauptroute des Fußverkehrs und stark frequentierter Straßenbahnlinien. Die

„verkehrsberuhigte Innenstadt“ mit Zufahrtsbeschränkungen für Kfz ist schon Jahrzehnte in Diskussion, bisher jedoch noch nicht umgesetzt. Die veraltete und ungerechte Raumverteilung ist das eine. Das andere ist die Unübersichtlichkeit der Verkehrsorganisation für Menschen zu Fuß oder auf dem Fahrrad: Geh- und Radwege verlaufen in Schlangenlinien oder überhaupt gemischt – es gibt zahlreiche Engstellen und scharfe Kurven; ein Flickwerk an unterschiedlichen Anlagearten.

Wirre Linienführung, verschiedenfarbige Flächen und viele kleine unfallträchtige Kreuzungen mit Auto-Querverkehr machen Radfahren hier stressig und nicht selten gefährlich. Höchste Zeit also für eine zukunftsfitte Neuordnung!

Hier sind die wichtigsten Maßnahmen, um Platz für menschenfreundliche Lebensqualität zu schaffen und den Ring bis 2030 wieder in das zu ver-



← So sieht die Vision der Radlobby für den Stubenring aus

Hier verbinden neue beidseitige Fahrradstraßen die Radschnellverbindung Nord zur Praterstraße mit der Radschnellverbindung Süd über Karlsplatz und Argentinierstraße. Zusätzliche Begrünungsmaßnahmen mit Alleebäumen, Gehsteigen sowie deutlich mehr Platz für Zufußgehende machen auch den Aufenthalt angenehm.

wandeln, was er eigentlich sein sollte: Flaniermeile, Prachtboulevard, Wohlfühlzone – und ein Schmuckstück für die Stadt.

Ein- und Ausfahrten bündeln

Ein erster wichtiger Schritt in Richtung Verbesserung ist die Bündelung der Aus- und Einfahrten für Kfz in die Innenstadt. Auf den Abschnitten zwischen den großen Ampelkreuzungen können die Baumreihen geschlossen werden. Die bisher unfallträchtige Reiterallee (häufig ein gemeinsamer Geh- und Radweg) wird durch den Wegfall der Kfz-Querungen zur sicheren und kreuzungsfreien Verkehrsfläche.

Diese Maßnahme würde auch der geplanten „autofreien Innenstadt“ in die Hände spielen. Die Zufahrtmöglichkeiten für Anrainer*innen oder Lieferverkehr in die Innere Stadt könnten nach Einschätzung der Radlobby von aktuell 34 auf ausreichende 17 Zufahrten reduziert werden. Hochrangiger Autoverkehr quert die Hauptradrouten an der Ringstraße zukünftig geordnet und ampelgeregelt an den größeren Kreuzungen.

Nebenfahrbahnen zu Fahrradstraßen

Auf weiten Strecken der Ringstraße könnten in einem weiteren Schritt die Nebenfahrbahnen zu attraktiven, am-

pelfreien und bevorrangten Fahrradstraßen werden. Der notwendige Autoverkehr zum Zu- und Abfahren bleibt erlaubt, wo dies erforderlich ist – etwa bei Ladezonen oder vor Hotels. Ansonsten sollten autofreie Wege wie Radwege angelegt werden.

Nur an wenigen Schlüsselstellen ist dies physisch nicht möglich. Dort können mittelfristig kleinere Verbesserungen umgesetzt werden. Langfristig sind größere Umbauten notwendig, welche Änderungen an der Hauptfahrbahn miteinbeziehen. An den Prachtbauten der Ringstraße schaffen dann neue Vorplätze einen würdigen Rahmen.

Im Regelfall wird in den neu zu schaffenden Ring-Fahradstraßen durch sogenannte Verkehrsfilter wie Einbahnen, Sackgassen und Diagonalfilter eine Kfz-Verkehrsberuhigung auf ein verträgliches Minimum erreicht.

Kfz-Verkehr auf die Zweier-Linie

Ein dritter Schritt auf dem Weg zur Umgestaltung der Ringstraße: Die Verlagerung des motorisierten Durchzugsverkehrs auf die Zweier-Linie. Damit lässt sich der notwendige Kraftfahrzeugverkehr ermöglichen, und es wird Platz für den Umweltverbund und eine menschenfreundliche, zeitgemäße Straßengestaltung am Ring geschaffen.

Fortsetzung auf Seite 12



Fahrradfreundliche Ringstraße

Die Wiener Ringstraße ist einer der am meisten befahrenen Radwege in Österreich. Doch die Rad-Infrastruktur ist längst nicht mehr zeitgemäß. Wir zeigen die Maßnahmen, mit denen sich der Ring von einer innerstädtischen Autobahn in einen attraktiven Boulevard umwandeln lässt -- mit ausreichend Raum für Fuß- und Radverkehr.

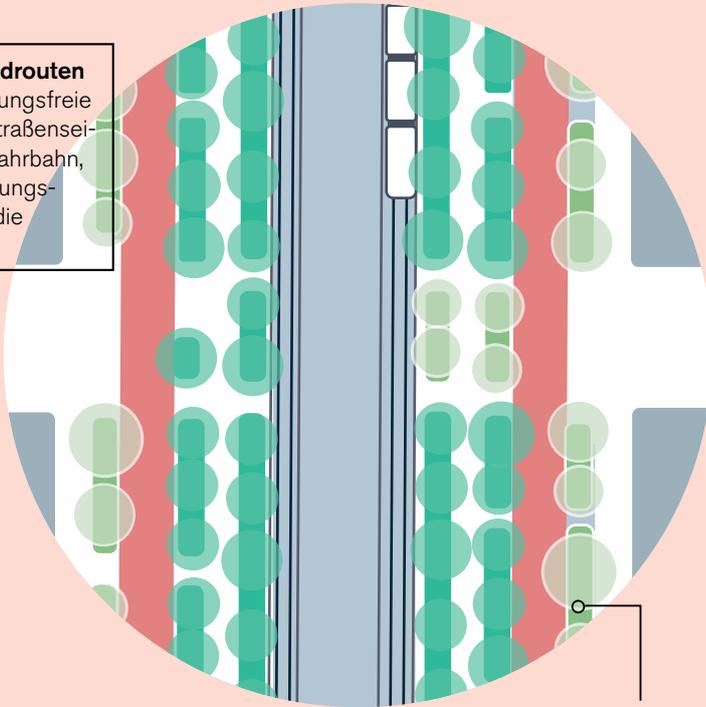
AUSWERTUNG UND TEXT: Philipp Schober, Roland Romano, INFOGRAFIK: Daniela Bernold

Drahtesel 3 / 2024 - 10

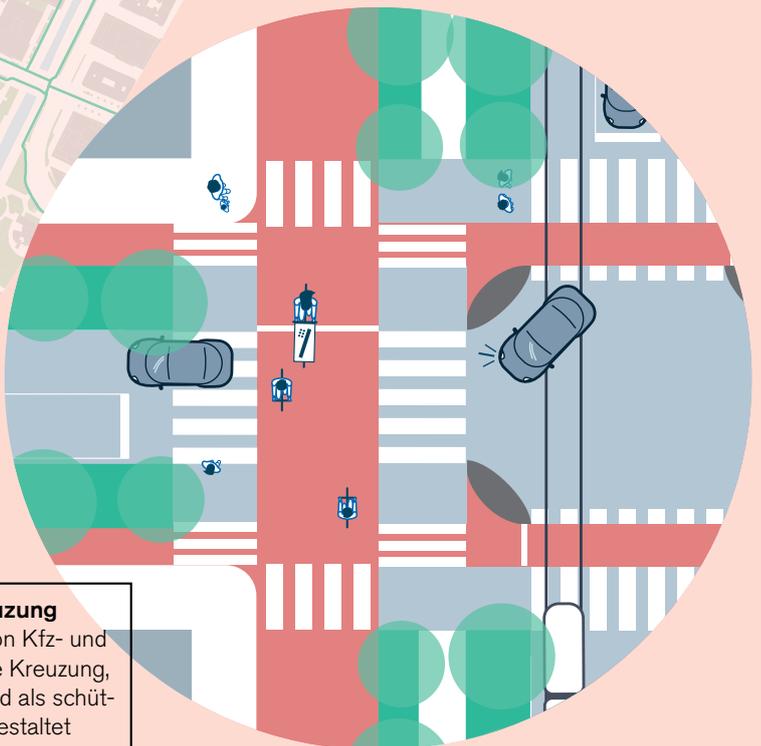
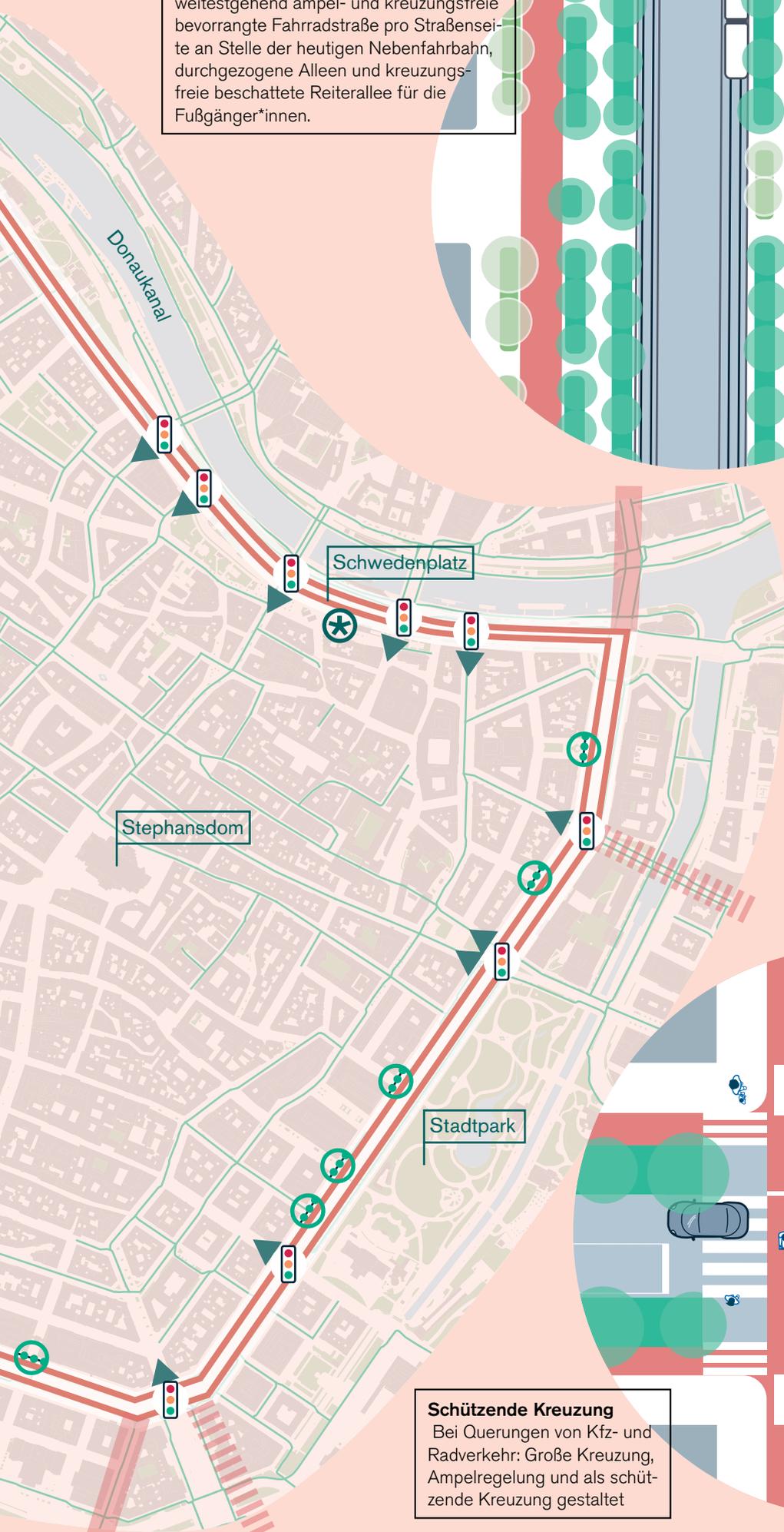


Nebenfahrbahnen als Hauptradrouten

weitestgehend ampel- und kreuzungsfreie bevorrangte Fahrradstraße pro Straßenseite an Stelle der heutigen Nebenfahrbahn, durchgezogene Alleen und kreuzungsfreie beschattete Reiterallee für die Fußgänger*innen.

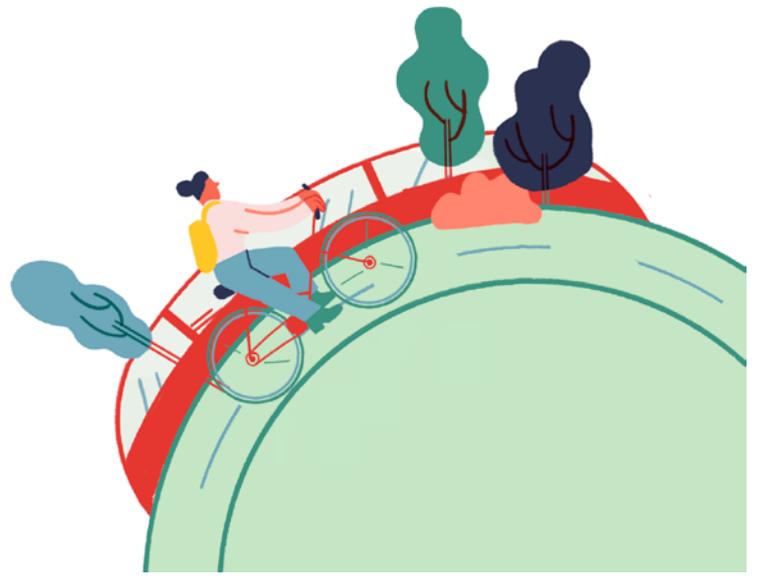
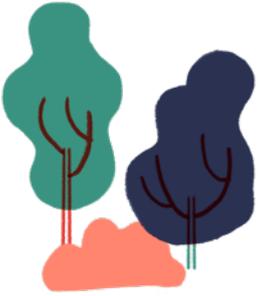


eine Parkspur fällt weg, dritte Baumreihe möglich pro Straßenseite



Schützende Kreuzung

Bei Querungen von Kfz- und Radverkehr: Große Kreuzung, Ampelregelung und als schützende Kreuzung gestaltet



Blick nach Paris

Wenn es um die Neugestaltung von Stadtstraßen geht, lohnt sich ein Blick nach Paris. Die französische Hauptstadt zeigt gerade vor, wie konsequente Verkehrsberuhigung und die Neuordnung des öffentlichen Raums in einer Großstadt funktionieren. 550 Kilometer neue Radwege, Platzgewinn durch Halbierung der oberirdischen Parkplätze (minus 70.000!), 155.000 neue Bäume in zehn Jahren sorgen für Begrünung und Stadtkühlung. Mehr als 200 Schulstraßen schaffen eine sichere und attraktive Schulumgebung.

Für die Radlobby Wien ist die Neugestaltung der Ringstraße jedenfalls ein Schwerpunkt-Thema: Die drei genannten Vorschläge werden in Gesprächen mit den Stadtverantwortlichen seit Jahren immer wieder ins Spiel gebracht. Inzwischen ist auch Bewegung in die Sache gekommen. So erklärte Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) vor kurzem in einem Interview mit dem „Standard“, sie wolle „bis Herbst 2025 ein fertiges Konzept für den Radverkehr am Ring haben“ und den Ring zu einem „Schwerpunkt in der nächsten Legislaturperiode“ machen.

Der Wiener Gürtel

Der Gürtel ist nach der Ringstraße die zweite wichtige Ringverbindung und Hauptradroute durch die Hauptstadt. In den 1970er-Jahren war hier die „Gürtelautobahn“ geplant, noch heute sind die Dimensionen immens: Mit bis zu neun Fahrstreifen plus Parkspuren durchzieht ein ca. 13,5 Kilometer langer und überwiegend 70 Meter breites Verkehrsband die Stadt und wirkt als Barriere zwischen Bezirken.

Obwohl so viel Platz zur Verfügung steht, gibt es keinen durchgängigen Radweg auf dem Gürtel. Abschnittsweise verläuft ein durchschnittlich zwei bis drei Meter schmaler Radweg im Zick-Zack auf unterschiedlichen Straßenseiten des Gürtels, teilweise gemischt mit dem Fußverkehr.

Seit einigen Jahren gibt es starke Bürgerinitiativen und regelmäßige Radausfahrten, die sich für die Umwandlung je eines Fahrstreifens zum Gürtel-Radschnellweg aussprechen. Bisher verneint die Stadt Wien Verbesserungen und plant stattdessen – Vorsicht: Ironie – neue Pflanzbeete.

Der Joanneumring in Graz

Mit der Radoffensive 2021 wurde in Graz eine neue „Ringlösung“ beschlossen. Seit Mai 2024 wird ein drei bis vier

Meter breiter Zweirichtungsradweg am Joanneumring umgesetzt. Damit wird der Rad-Ring um die Grazer Innenstadt geschlossen.

Ab Ende Oktober führt dann eine mehr als vier Kilometer lange Radroute von der Keplerbrücke über das Glacis, den Joanneumring und die Neutorgasse.

Promenadenring in St. Pölten

Der Promenadenring in St. Pölten ist ein 2,3 Kilometer langer Straßenraum, der die weitgehend autofreie Innenstadt umschließt. Erfreuliche Entwicklung: Der Ring wird gerade zum Stadtboulevard umgebaut. Der motorisierte Individualverkehr wird mittels gegenläufiger Einbahnen auf das höherrangige Landesstraßennetz verlagert. Der erste Abschnitt des Promenadenrings zwischen Linzer Tor und Schulgasse ist bereits fertiggestellt.

An der Außenseite wird der Rad-, Bus- und der Kfz-Erschließungsverkehr auf einer fahrradfreundlichen Straße gebündelt. Zwischen Fahrbahn und Flanierzone liegt ein vier Meter breiter Grünstreifen. Auf mehr als der Hälfte der zuvor von Kfz genutzten Flächen lädt jetzt die hochwertige Gestaltung zum Flanieren, Spielen und Verweilen ein.

Der St. Pöltner Ring wird abschnittsweise bis 2028 von einer großen Kreisstraße in eine fahrradfreundliche, grüne Zone verwandelt.

Ring in Klagenfurt

In Klagenfurt gibt es keinen durchgehenden Radweg entlang des Rings. Abschnittsweise ist ein baulich getrennter Radweg vorhanden. Im Masterplan Radfahren der Stadt Klagenfurt ist eine Radschnellverbindung am Innenstadtring enthalten – bis heute sind jedoch keine Planungen hinsichtlich Flächenumverteilung auf der Klagenfurter Ringstraße bekannt.

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 zum
Halbjahrestarif
Mitglied
werden!



Versicherungspaket

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



Radlobby-Rabatt

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



Interessensvertretung

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

Mitglied werden zahlt sich aus!

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

DRAHTESEL-Abo

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



Nur für Mitglieder

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

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



Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitgliedervorteile um **EUR 36,-**



Studierende

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



Haushalts-Mitgliedschaft

Für Familien, WGs und Lebensgemeinschaften: **EUR 36,-** für das Erstmitglied, alle weiteren Haushaltsmitglieder je **EUR 26,-**
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

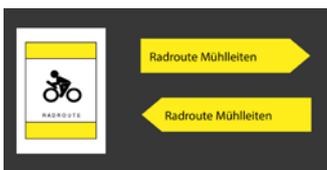
Wie gut ist das neue Fahrradkonzept Lobau?

Seit 2023 exekutiert die Stadt Wien Radverbote in der Wiener Lobau und beeinträchtigt damit Freizeitradfahren und Pendelverkehr. Jetzt hat die Stadt neue Maßnahmen vorgestellt. An der Umsetzung wird aber noch gearbeitet.

Klar definierte Regeln und Wege fördern das Miteinander im Nationalpark. Eine detailliertere Analyse der Situation: radlobby.at/lobau



Die Beschilderung im Nationalpark ist immer noch verwirrend. Aber immerhin: die OpenStreet-Map und die städtische Übersichtskarte sind jetzt korrekt.



So sehen rechtskräftige Radrouten-Wegweiser gemäß Forstlicher Kennzeichnungsverordnung aus.

BERICHT: *Valentin Eisendle*

Wenige Hauptstädte der Welt haben einen Nationalpark auf ihrem Stadtgebiet. Wien hat einen sehr großen: die Lobau. Breite Wege und die Natur ziehen seit Jahrzehnten viele Radfahrende an. Doch für viele überraschend begann die Stadt mit hohen Strafen gegen Radfahrende abseits beschilterter Wege vorzugehen. Eine nachvollziehbare und mit Zahlen belegbare Begründung für die neue Schärfe fehlt bis heute – jedenfalls gab es einen Bruch mit der langjährigen gelebten Praxis.

Die neue Vorgangsweise betrifft dabei nicht nur Erholungssuchende, sondern hat auch deutliche Folgen für den Alltagsradverkehr. Pendelnde aus Gemeinden wie Mühleiten können Wien derzeit nur über Landesstraßen erreichen, auf denen Tempo-100 gilt. Eine inakzeptable Situation.

Neues Radverkehrskonzept

Nach Protesten der Anrainer*innen und einer – auch von der Radlobby unterstützten – Petition mit über 13.000 Unterschriften kam es im Rahmen der Miteinander-Wochen, einer Veranstaltungsreihe mit Führungen, Workshops und Vorträgen im Juni 2024, zu einem Austausch zwischen der Nationalparkverwaltung und der Radcommunity.

Im Anschluss legte die Stadt Wien ein neues Radverkehrskonzept vor: So wurde zum einen das Wegenetz ergänzt, sodass die Naturbadeplätze und der Imbissstand jetzt legal mit dem Fahrrad erreichbar sind. Zum anderen wurde die Kartenbasis verbessert: Sowohl in der städtischen Übersichtskarte Lobau als auch in der OpenStreet-Map sind nun die freigegebenen Wege korrekt eingetragen. Google Maps gibt leider immer noch Routenempfehlungen aus, die durch Rad-Fahrverbote führen.

Unklare bis irreführende Kartendarstellung hatte in der Vergangenheit für viel Verwirrung gesorgt: In

den offiziellen Karten waren Wege mit Radfahrerlaubnis gemeinsam mit allgemeinen Wegen in ähnlichen Farben dargestellt.

Maßnahmen leider unzureichend

Aus Sicht der Radlobby sind die konstruktiven Gespräche zwischen Entscheidungsträger*innen und Fahrrad-Community zu begrüßen. Von einer idealen Lösung sei man allerdings immer noch weit entfernt, meint Radlobby Österreich-Sprecher Roland Romano. So fehlt es u.a. an einer rechtssicheren Beschilderung im Sinne des Forstrechtes, einer Überarbeitung des Wegekonzepts, das Umwelt und die Erholungsbedürfnisse berücksichtigt und letztlich einer Klärung zur Mitnahme von Fahrrädern und Lösungen für Besucher*innen, die ein Ziel abseits der „Radfahrmöglichkeiten“ haben. „Vielen sind die komplizierten Bestimmungen nicht bekannt, bei erstmaligen Anhaltungen sollte die Aufklärung im Vordergrund stehen“, sagt Romano. Weiters sei eine Anpassung der aktuell sehr hohen (bis zu fünfstelligen) Strafen für das Mitnehmen von Fahrrädern und Radfahren notwendig. Romano: „Ein klarer und eindeutiger Bezug auf das Befahren mit Fahrrädern nach Vorbild des Niederösterreichischen Nationalparkgesetzes wäre hier sinnvoll.“

Lösung für Pendelnde

Auch für Pendelnde könnte sich eine Lösung abzeichnen: Die Stadt befürwortet nun auch eine Öffnung der wichtigen Verbindungsrouten zwischen Groß Enzersdorf und Mühleiten sowie eine Anbindung an das Radverkehrsnetz – eine wesentliche Forderung der Radlobby in dieser Sache. Die Radlobby setzt weiterhin auf den konstruktiven Austausch. Noch sind nicht alle Probleme gelöst, beispielsweise entlang des Damms von Schönau Richtung Seestadt oder von Mühleiten nach Osten.

ARGUS Shop

Beratung | Reparatur | Service



**Kidical Mass
Fahrradkappe**
Größe S: 15 Euro
Größe M: 20 Euro



**Montreet
Fahrradjacke
The Cyclist, blau**
statt 219 Euro
nur 186 Euro

*Recycelte Materialien.
ÖKOTEX Standard-100
und BLUESIGN geprüft.
In der EU produziert.*



**-15%
Radlobby-
Rabatt**



**Bis zu
- 40%
Rabatt**

**Abverkauf
Bikepackingtaschen,
Reisetaschen &
Rucksäcke**
diverse Modelle

Con-Tec Klingel
in 5 Farben erhältlich
6,95 Euro



**KTM Life Tour,
Größe L**
statt 2.069 Euro
nur 1.949 Euro

**Für Radlobby-
Mitglieder
nur 1.754 Euro**

Radlobby ARGUS-Shop

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

Bildrechte bei den Herstellern. Alle Bilder sind Symbolfotos, Farbabweichungen möglich, alle Angaben zu Produkten und Preisen vorbehaltlich Druck- bzw. Satzfehler, Angebote solange der Vorrat reicht. Alle Preise in Euro inkl. MwSt.

Stopp mit Stopp!

Häufig und gern platzieren Verkehrsplanende Stopptafeln vor Radwegquerungen. In vielen Fällen entspringt dies der Bequemlichkeit der Behörde und ist nicht sachgerecht.

KOMMENTAR: Andrzej Felczak

Wer kennt diese Situation nicht? Der Radweg quert eine Straße. Die Stelle ist gut einsehbar und weit und breit naht kein anderes Fahrzeug. Eine Stopptafel zwingt dennoch zum Anhalten – wer jetzt nicht stehen bleibt, verstößt gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO).

Radfahrende kostet das Stehenbleiben aber Zeit und eigene Energie. Leider wird bei vielen Radwegquerungen routinemäßig Stopp verordnet. Dabei schränkt die StVO den Gebrauch von Stopptafeln ein: Stopp für Fahrzeuge soll laut § 19 (24) StVO „vor allem vor solchen Kreuzungen angebracht werden, die besonders gefährlich sind und an denen die Lenker von Fahrzeugen die Verkehrslage in der Regel nur dann richtig beurteilen können, wenn sie anhalten“.

Nicht sachgerecht

Der inflationäre Einsatz von Stoppschildern bei Radinfrastruktur ist nicht sachgerecht: Radfahrende können ihre Verkehrsumgebung viel besser wahrnehmen als

Kfz-Lenkende, sie haben Rundumsicht und keine Sichtbehinderungen wie die Säulen oder Kopfstützen im Auto, die Entfernung vom Kopf zur Fahrzeugfront ist kürzer. Auch können Radfahrende Umgebungsgeräusche bestens wahrnehmen. Sie können sich dadurch gleichzeitig flexibel und si-

cher verhalten. Statt eines Stoppschildes genügt für den Radverkehr im Normalfall ein „Vorrang-geben“. Nach unserer Einschätzung wird Stopp oft von Verkehrsbehörden eingesetzt, um sich mit dem Kreuzungsdesign nicht auseinandersetzen zu müssen und um niedrigere Tempolimits für den

Kfz-Verkehr zu vermeiden. Stopp auf Radrouten sollte nur dann verwendet werden, wenn keine anderen verkehrsorganisatorischen oder infrastrukturellen Mittel die Sicherheit gewährleisten.

Kennen Sie auch eine Stopptafel, die den Radverkehr unsachlich diskriminiert? Rückmeldungen zu Stopptafeln bitte an info@radlobby.at



Ein besonders krasses Beispiel ist der neue Kreisverkehr bei Rudersdorf in Burgenland, wo der Radweg früher durchgängig verlaufen ist und jetzt die Kreisverkehrszufahrt der B57a gequert werden muss. Die Sicht ist sehr gut und es würde reichen, das Tempo der Zufahrt auf 70 km/h zu ändern.



WAS HEISST EIGENTLICH?

Fahrradzone

Eine Fahrradzone besteht aus mehreren miteinander verbundenen Fahrradstraßen. Damit kann ein ganzes Gebiet verkehrsberuhigt und für Radfahrende attraktiv gemacht werden. Kraftfahrzeuge dürfen die Zone nicht durchfahren, aber Zufahrt ist gestattet (mit höchstens 30 km/h). Radfahrende dürfen nebeneinander fahren und haben normalerweise Vorrang.

Als erste deutsche Stadt hat Bremen 2020 eine Fahrradzone eingerichtet. In Österreich wurde 2023 in der steirischen Gemeinde Fernitz-Mellach die erste Fahrradzone versuchsweise gestartet. Die Ziele, den Radverkehr zu stärken und ortsfremden Kfz-Verkehr draußen zu halten, wurden erreicht.

Den Begriff der Fahrradzone gibt es in der österreichischen Straßen-

verkehrsordnung nicht, allerdings kann jegliche Verkehrsbeschränkung auch als Zone verordnet werden. Daher gibt es an den Ein- und Ausfahrten der zusammenhängenden Straßen das Schild Fahrradstraße mit dem Zusatzschild „Zone“. Zusätzlich sollten große Radpiktogramme am Boden markiert werden.

Mario Sedlak

Sich wehren

Wer im Straßenverkehr Unrecht oder Ungemach erleidet, mag sich die Frage stellen, wie er sich dagegen am besten wehrt. Hier ein Überblick über rechtliche (und andere) Handhabe.

Immer wieder müssen Radfahrer*innen erleben, wie andere Verkehrsteilnehmende – vor allem Kfz-Lenker*innen – ihre Rechte verletzen: Sei es durch zu geringen Überholabstand; aber auch durch Anhupen oder sogar Abdrängen. Auch das verbotene Halten oder Parken auf Radfahranlagen ist ärgerlich und mitunter gefährlich. Stellt sich daher die Frage, an wen sich die Radfahrenden wenden können, um Unrecht kundzutun bzw. es aus der Welt zu schaffen?

Anzeige bei der Polizei

In allererster Linie sind verbotene Verhaltensweisen der Polizei mittels Anzeige zur Kenntnis zu bringen. Dabei sind zu unterscheiden:

Anzeige nach Straßenverkehrsordnung (StVO) ohne Unfall: Hier geht es um verwaltungsrechtliche Übertretungen. Etwa Vorrangverletzungen oder Unterschreiten des gesetzlichen Überholabstandes. Die Polizei ist gemäß §25 Verwaltungsstrafgesetz verpflichtet, die Anzeige entgegenzunehmen.

Anzeige nach StVO mit Unfall: Auch hier muss die Polizei die Anzeige entgegennehmen. Es sei denn, dass bloß Sachschaden entstanden ist und die vorgesehenen Melde- bzw Nachweispflichten eingehalten wurden. (Ausnahme: der Fahrer war alkoholisiert.)

Anzeige nach der Strafprozessordnung (StPO): Hier geht es um Handlungen, die in den Bereich des Strafrechts fallen: Körperverletzungen, gefährliche Drohungen oder Nötigung. Die Strafprozessordnung verpflichtet die Polizei zur Entgegennahme der Anzeige.

Informationsrechte

Eine Frage ist, wie die anzeigende Person erfährt, was mit ihrer Anzeige weiter passiert. Hat sie doch grund-

sätzlich weder Parteistellung noch Informationsrechte. Anders sieht die Situation aus, wenn ich durch das rechtswidrige Handeln einen Schaden erlitten habe. Hier gibt es die Möglichkeit, sich als Geschädigter dem Strafverfahren und Verwaltungsstrafverfahren anzuschließen: Wurde z.B. meine Kleidung beschmutzt, kann ich meinen Privatbeteiligtenanschluss erklären und Reinigungskosten einklagen. Und ich erhalte Akteneinsichtsrechte.

Unerwünschter Nebeneffekt einer nicht-anonymen Anzeige: Auch die mutmaßlichen Rechtsbrecher haben Einsicht in den Akt und kennen meine Identität. Es sind Fälle bekannt, in denen aggressive Autofahrer*innen die Anzeigenden „besucht“ haben.

Verparkte Rad- und Fußwege

Wenn Rad- oder Fußverkehrsinfrastruktur verparkt ist, kann dies der Polizei gemeldet werden: in Wien geht das zum Beispiel telefonisch bei der Landespolizeidirektion Wien (+43 1 31 310-32755). In vielen größeren Städten gibt es eine Abteilung für Parkraumüberwachung. Ein guter Tipp für Wienerinnen und Wiener ist die App „Sag's Wien“.

Hinweis an die Radlobby

Bereits seit 2012 gibt es den RadkummerKasten der Radlobby Wien, wo Mängel der Radinfrastruktur gemeldet werden können und an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass Anzeigen und Strafen nur einen begrenzten erzieherischen Effekt haben und es daher Aufklärung und mediale Kampagnen braucht, um das gegenseitige Verständnis zu vertiefen und Feindbilder zwischen den Verkehrsteilnehmenden abzubauen.



Johannes Pepelnik
ist Rechtsanwalt in Wien
und Vertrauensanwalt
der Radlobby

Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

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

Haftpflichtversicherung
europaweit,
bis EUR 1,5 Mill.

Unfallversicherung
weltweit, bis
EUR 7.200

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



Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



Wien 2., Praterstraße Ort zum Wohlfühlen und angenehm Radeln: die neue Praterstraße

Im Jahr 2022 wurden an der Radzählstelle Praterstern 1,3 Millionen Radfahrende registriert. Das ist der höchste je gemessene Wert einer Zählstelle in Wien! Wermutstropfen: die schmalen Einrichtungsradwege zwischen Urania und Praterstern waren massiv überlastet. Jetzt wurde auf der stadtauswärts führenden Seite eine Kfz-Fahrspur zugunsten eines rund vier Meter breiten Zweirichtungsradwegs umgewidmet.

Besonders hervorzuheben: die Aufstellflächen für Zufußgehende unmittelbar neben der Fahrbahnkante an den Ampeln. Damit wird die Querungslänge und die Räumzeit kürzer, die Ampel hat eine kürzere Umlaufzeit, und davon profitieren alle. Auch gut: die Abschaffung der Fahrradampel auf Höhe Rotensterngasse. Die Umgestaltung der Praterstraße (auch mit größeren Baumscheiben) hat die Aufenthaltsqualität jedenfalls erhöht. Unzufriedenstellend nach wie vor: die für den starken Rad- und Fußgängerverkehr zu kleine Verkehrsinsel vor der Urania.



Wien 9., 19. Liechtenwerder Platz Endlich verbessert: Kreuzungen und Radwege bei der alten WU

Der Radweg Glatzgasse/Josef-Holubek-Platz/Liechtenwerder Platz ist ein wichtiger Fahrradknoten: er verbindet den Döblinger Gürtelradweg mit dem Donaukanalradweg und dem U6-Radweg Richtung Floridsdorf. Zudem kommen hier Hauptstraßen, Straßenbahnlinien und Fußwege zusammen. Die Ampelschaltung war sehr komplex. Wollten Radfahrende den Liechtenwerder Platz queren, dauerte das sehr lange: im Regelfall rund vier Minuten.

Die Kreuzung vor der alten WU wurde in der Radcommunity deshalb als „Fahrradschikane“ bezeichnet.

Durch eine Umorganisation der Kreuzung Glatzgasse/Heiligenstädter Straße entfiel eine ampelgeregelter Strecke und es wurde ein durchgängiger Zweirichtungsradweg auf der Südseite errichtet, was die Relationen und die Ampelschaltung weiter vereinfacht. Die Querungszeit zwischen der Glatzgasse und der Augasse beträgt jetzt rund zwei Minuten. Erheblich kürzer, aber nicht optimal.



Wien 2., Bruno-Marek-Allee So bitte nicht: Unnötiges Stopp-Schild bremst Radverkehr aus

Der Radweg Krakauer Straße verbindet die Radverkehrsanlagen Vortgartenstraße und Bruno-Marek-Allee. Bei der T-Einmündung in die Allee ist der Radweg zu Ende, somit haben Radfahrende Wartepflicht gegenüber dem Verkehr in der Allee. Gegebenenfalls anzuhalten ist kein Problem, die Sicht von der Radwegausfahrt ist im Regelfall in beide Richtungen nämlich ausgezeichnet.

Ausnahme: ein Kastenwagen parkt unmittelbar neben der Radwegausfahrt. Von Radfahrenden wurde deshalb der Wunsch geäußert, hier statt des Kfz-Parkplatzes einen Radständer aufzustellen. Diesem Wunsch wurde nicht entsprochen. Gekommen ist allerdings ein Stopp-Schild für Radfahrende – obwohl Stopp laut §51 der Straßenverkehrsordnung lediglich vor „besonders gefährlichen“ Kreuzungen anzubringen ist. Die Allee ist nicht stark befahren, das Stopp ist nicht nachvollziehbar, behindert den Radverkehr unnötig und gehört weg.





Linz, Westbrücke

Wichtige Radverbindung: Westbahnquerung mit neuer Rampe

In Linz stellen die Gleise der Westbahn südwestlich des Hauptbahnhofs eine massive Barriere für den Radverkehr dar. Bestehende Querungen wie Untergaumberg, Gaumbergstraße oder Straßenbahn Linie 4 (Beginn Paschinger Straße) sind weit entfernt oder nur für Zufußgehende benützbar. Die am nächsten liegende Querung führt über die Westbrücke mit starkem Kfz-Verkehr und Tempo-50. Nichtsdestotrotz haben mutige und geübte Radfahrende die Fahrbahn verwendet, um zur Unionsstraße zu gelangen.

Im Mai 2024 wurde – erfreulicherweise – der Gehweg über die Westbrücke zu einem Geh- und Radweg umfunktioniert und parallel zur Autorampe (mit Kostenteilung von Stadt und Land) eine tolle Rampe für den Rad- und Fußverkehr errichtet. Die Verkehrsorganisation auf der Brücke ist, wegen der geringen Breite, nicht optimal – zum Glück ist aber der Fußverkehr sehr gering. Die Westbrücke soll in den nächsten zehn Jahren neu errichtet werden. Die Radlobby Linz spricht sich nachdrücklich für eine verbindliche Zusage zur Beibehaltung der Radverbindung an dieser Stelle aus.



Wolfurt, Vorarlberg

Da tut sich was: Dörfer- Städte-Radroute wird breiter und komfortabler

Die „Dörfer-Städte-Radroute“ ist 71 Kilometer lang und führt von Bregenz über Wolfurt und Dornbirn bis nach Bludenz. In Wolfurt verläuft die Route zentral in Nord-Süd-Richtung – oft als bevorzugte Fahrradstraße mit Tempo-30, aber auch auf Radwegen.

Neben dem Sportplatz am Lehmweg war sie jedoch als 2,5 Meter breiter Geh- und Radweg geführt. Für eine überregionale Hauptradroute ist diese Dimensionierung nicht mehr zeitgemäß.

Die Gemeinde Wolfurt betreibt eine aktive Bodenpolitik, d.h. sie kauft, tauscht usw. Grundstücke proaktiv. Dadurch konnte sie Grund von einer Familie und einem lokalen Frächter erhalten, was die Verbreiterung des Radweges auf fünf Meter und eine Begradigung der Anbindung an die Zieglerstraße ermöglichte.

Diese stark frequentierte Radroute als Rad-Schnellweg auszubauen und durchgehend zu bevorzugen, sollte das nächste Ziel sein.



NÖ, Bruck an der Leitha

Ja! Lückenschluss: Fahrradstraße zwischen Bruck und Göttlesbrunn

Die Stadt Bruck an der Leitha ist Bezirkshauptstadt mit Bildungseinrichtungen, Serviceeinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätzen und mehr. Von der kleinen Nachbarortschaft Göttlesbrunn am Güterweg entlang des Göttlesbrunner Baches sind es nur fünf Kilometer – das ist eine ideale Fahrraddistanz mit nur sporadischem Kfz-Verkehr.

Die Strecke liegt im Radbasisnetz und war bis zur Unterführung der Ostautobahn schon asphaltiert. Jetzt wurde auf einem rund 900 Meter langen geschotterten Abschnitt der Weg mit einer Breite von 3,5 Metern auch asphaltiert und somit durchgängig allwettertauglich gemacht. Die Kosten betragen 220.000€, davon zahlte das Land NÖ 60% und Bruck 40%. Verordnet wurde die Strecke als Fahrradstraße – auch landwirtschaftliche Fahrzeuge dürfen sie befahren. Die nächste Ortschaft Arbesthal liegt nur zwei Kilometer weiter, die Weiterführung dorthin ist in Umsetzung.



LINZ

Parkplatz zu Lebensraum

Das Gymnasium Ramsauerstraße in Linz ist ein prächtiges Beispiel dafür, wie sich Schulen erfolgreich für bessere Radinfrastruktur und bessere Erreichbarkeit mit dem Fahrrad einsetzen können.



Unter den vielen Projekten zum Thema Radfahren: Reparatur-Workshops und die Planungen für den Schulvorplatz

Drahtesel 3 / 2024 – 20

BERICHT: Matthias Bernold

Jahrzehntlang war der Vorplatz des Ramsauergymnasiums vor allem eines: Parkplatz für 70 Kfz und stark belastet vom Autoverkehr, wenn die Eltern-Taxis vor Schulbeginn bzw. zum Schulende kreisten, Wege blockierten oder unvermittelt die Autotüre öffneten. Dass der Platz jetzt ganz anders aussieht – begrünt, teils versiegelt und mit Radstellplätzen, die über die neue Radinfrastruktur gut erreichbar sind –, ist nicht zuletzt ein Verdienst der Schüler*innen und einiger engagierter Lehrkräfte.

Projektarbeit und Verhandlungen

Die Bauarbeiten für die Umgestaltung des Vorplatzes sind bereits fertiggestellt, lediglich die Baumpflanzungen stehen noch aus. Die neue Radspur zwischen Gymnasium und Eichendorffstraße ist nun drei Meter breit, rot markiert und mit Begrenzungssteinen sowie Pollern deutlich erkennbar. Im Anschluss bekam die Ramsauerstraße einen drei Meter breiten Radweg sowie

einen Längsparkstreifen mit Grüninseln.

„Viele Schülerinnen und Schüler fahren gerne mit dem Fahrrad zum Unterricht – die Rahmenbedingungen waren halt nicht ideal“, erzählt Biologie- und Sportlehrer David Eichinger: „Wir haben vor zwei Jahren damit begonnen, mit verschiedenen Schüler*innengruppen mehrere Projekte für das Radeln zur Schule umzusetzen. Abgesehen davon, dass wir einen Rahmen für eine aktive und nachhaltige Mobilität schaffen wollten, ist es uns auch darum gegangen, dass unsere Schüler*innen anhand konkreter Projekte, Selbstwirksamkeit im politischen, gesellschaftlichen Leben erfahren sollten.“

Eine der ersten Aktionen war die Teilnahme an der Aktion Bikeline, einem Online-Fahrrad-Wettbewerb, bei dem Fahrrad-Kilometer gesammelt werden. Dazu kamen Projekttag zum Thema Radfahren (Radausflüge, Geschicklichkeitstrainings, Reparaturworkshops). Außerdem verwirklichten

20 Schüler*innen gemeinsam mit der Film-Produktionsfirma Kronosmedia einen Teaser-Animationsfilm „Ready to transform?“, in dem sie ihren idealen Schulvorplatz visualisierten. (Auf Youtube unter „Ready to transform?“)

Mehrmonatige Verhandlungen

Die Baumaßnahmen im Frühling 2024 gehen auf lange Verhandlungen zwischen Schule und der Stadt, vertreten vom Linzer Mobilitätsreferenten Martin Hajart, zurück. Bei den Planungen mit Verkehrsplanerin Anja Weigluni seien die Schüler*innen intensiv eingebunden gewesen, freut sich Schuldirektor Thomas Riedl: „Das bringt letztendlich nicht nur eine Verbesserung der Gestaltung, sondern auch erhöhte Akzeptanz und Identifikation.“

www.bikebird.at/BIKEline

ÖSTERREICH

Radlobby-Umfrage zum Fahrradklima

Nach dem Fahrrad-Klimatest 2022 fragt die Radlobby auch in diesem Jahr, wie sich das Radfahren in den österreichischen Gemeinden anfühlt. Abgefragt wird, was gut läuft und wo Verbesserungspotenzial besteht. An der Umfrage können Radfahrende vom 1. September bis 30. November 2024 teilnehmen und die Situation in ihren Städten und Gemeinden bewerten. Der Online-Fragebogen thematisiert Sicherheitsgefühl und Komfort beim Radfahren, Radinfrastruktur und -förderung sowie den Stellenwert des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel.

radlobby.at/fahrradklimatest

BRIGITTENAU

Zehn Jahre Warten auf Stellplätze



Die Brigittenau ist einer der rückständigsten Bezirke Wiens, was Maßnahmen für den Radverkehr betrifft. Bei der Errichtung von Stellplätzen und Radwegen, bei Ampelschaltungen und Sicherheitsmaßnahmen bleibt der SPÖ-geführte Bezirk weit hinter anderen Bezirken zurück. Insofern ist es als Sensation zu bewerten (Vorsicht: Ironie!), dass es jetzt nach zehn Jahren endlich gelungen ist, einen Fahrrad-Stellplatz vor der Städtischen Bücherei Pappenheimgasse zu errichten. Seit 2014 hatten Anrainer*innen, Aktive und die Mitarbeiter*innen der Bücherei einen brauchbaren Stellplatz gefordert.

ÖSTERREICH

Wie stehen Parteien zum Radfahren?

Anlässlich der bevorstehenden Nationalratswahl hat die Radlobby Fragebögen an die wahlwerbenden Parteien versendet und sie aufgefordert, ihre Positionen zur Förderung des Radverkehrs darzulegen. Konkret geht es um Radinfrastruktur-Investitionen – eine Studie ermittelte einen Finanzierungsbedarf von etwa sieben Milliarden Euro in den nächsten zehn Jahren. Zweiter Punkt ist Sicherheit – vielerorts fehlen sichere Radwege, Überholabstände werden unterschritten und das Kfz-Tempo ist zu hoch. Drittens: Integration von Rad- und Öffi-Verkehr. Viertens, ein zeitgemäßer Rechtsrahmen, der den Verkehrsraum gerechter verteilt, die Benutzungspflicht von Radwegen abschafft und die Fahrradverordnung modernisiert. Fünftens: Anreize für den Radverkehr. Die Radlobby erwartet Antworten der Parteien im September und stellt sie online:

www.radlobby.at/stimmefuersrad

ÖSTERREICH

Fahrrad-Kurse für Volksschulen



Klimaschutzministerin Leonore Gewessler fördert Fahrradkurse heuer mit 1,5 Mill. €

Seit 2021 gibt es in Österreich die kostenlosen klimaaktiv mobil Fahrradkurse für Volksschulkinder: Insgesamt 125.000 Kinder nahmen bisher daran teil. Für heuer stellt das Klimaschutzministerium nochmals 1,5 Mill. € bereit, um für 85.000 Kinder weitere 4.500 Radfahrkurse zu ermöglichen. Die Radfahrkurse sind an vielen Schulen fester Bestandteil der Mobilitätsbildung. Interessierte Pädagog*innen können sich hier informieren:

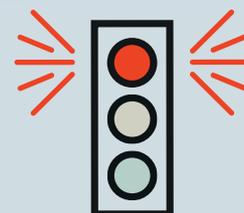
klimaaktivmobil.at/radfahrkurse

Fotos: privat, BMK_Cajetan Perwein

Anzeige

Rechtsabbiegen bei neuem Verkehrszeichen.

Sicher unterwegs auf unseren Straßen.



ENTGELTICHE EINSCHALTUNG

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

 Österreichischer
Verkehrssicherheitsfonds

Mehr Informationen unter:
bmk.gv.at/stvo

Rockstar des Radsports

Petra Sturm ist Fahrradhistorikerin, Journalistin und Autorin. Im Interview erzählt sie, wie sie auf die Idee für ihr Buch über die österreichische Rennradfahrerin Cenzi Flendrovsky gekommen ist und welche Rolle das Radfahren bei der Emanzipation der Frauen gespielt hat.

INTERVIEW: Klaus Brixler

Über Petra Sturm

geboren in Salzburg, Studium der Publizistik und Geschichte in Wien und Frankreich. Sie ist u. a. Bild- und Schlussredakteurin beim Falter und schreibt für nationale und internationale Medien über Radfahren und Radkultur in allen Facetten. Ihr Forschungsgebiet als Radhistorikerin ist Frauen und Radfahren.

Drahtesel 3 / 2024 – 22

„Ich wollte die Fahrrad-Welt der 1890-Jahre verstehen.“



Wie bist du auf Cenzi Flendrovsky gestoßen und was fasziniert dich so an ihr?

Ich habe vor einigen Jahren für einen Artikel in der Frauenradzeitschrift „Draisina“ recherchiert. Da bin ich auf ein Foto von Cenzi gestoßen. Ihr Blick direkt in die Kamera hat mich irgendwie fasziniert: Es war eine Mischung aus selbstbewusst und kokett und auch ein wenig „darf ich das?“ Das hat mich neugierig gemacht. Später hat mich ihre Geschichte fasziniert, weil sie um ihre Freiheit kämpft und mit herrschenden Konventionen bricht. Als ich im Zuge meiner Recherchen draufgekommen bin, dass es mehrere Rennfahrerinnen wie Cenzi gab, hat mich das Thema nicht mehr losgelassen. Ich wollte die

Fahrradwelt der 1890er-Jahre verstehen. Wie hat diese Fahrradwelt ausgesehen?

Ab den späten 1880er-Jahren etablierte sich das „Niederrad“, also das Fahrrad in einer Form, wie wir es auch noch heute kennen und nutzen. Die Zahl derer, die Ende des 19. Jahrhunderts Rad fuhren, weitete sich beständig aus. Radfahren war zunächst ein Sport für vermögende Leute. Zum Transportmittel für die Massen wurde das Fahrrad erst nach dem 1. Weltkrieg.

Und vermutlich sind in der Regel Männer auf dem Rad gefahren?

Auf den ersten Blick ist das so. Ich habe aber bald gemerkt, dass der Themenbereich Radfahren und Frauenge-

schichte einfach wenig erforscht ist. Dabei hat sich früh auch bei Frauen und Radfahren unheimlich viel getan – das will ich bekannter machen.

Konntest du herausfinden, wie Flendrovsky zum Rennfahren gekommen ist?

Cenzi hat als 25-Jährige zu Beginn des 20. Jahrhunderts damit begonnen, Rennen zu fahren. Ihr Vater war ein kleiner Gemischtwarenhändler. Anders als andere Radfahrerinnen damals kam sie nicht aus privilegierten Verhältnissen. Weil sie damit auch bürgerlichen Konventionen weniger ausgesetzt war, war es für sie vielleicht leichter, an Rennen teilzunehmen. Es ist anzunehmen, dass sie über Verwandte oder Bekannte zu ihrem Fahrradclub gekommen ist.

Das Fahrrad wird verschiedentlich als Vehikel der Emanzipation beschrieben: Siehst du das genauso?

Das Fahrrad hat in mehrfacher Hinsicht die Emanzipation von Frauen befeuert. Einmal zur Ausweitung des

„Radfahren hat die Sichtbarkeit von Frauen erhöht und eine Debatte darüber entfacht, was Frauen dürfen.“

Mobilitätsradius, weil sich die Sphäre auf Bereiche abseits vom „Heim“ ausgeweitet hat. Das hat die Sichtbarkeit von Frauen in der Öffentlichkeit erhöht. Und es hat eine Debatte darüber entfacht, was Frauen dürfen und was nicht.

Es gibt die Theorie, dass das Radfahren die Konventionen über die Kleidung von Frauen geändert hat. Stimmt das?

Das ist korrekt. Es gibt mehrere Thesen, wonach sich die Rocksäume durchs Radfahren immer weiter nach oben verschoben haben und dass es Radfahrerinnen waren, die die Kleiderreformbewegung vorangetrieben haben. Auch bei anderen Sportarten

– etwa beim Wandern oder Skifahren – wurde bald klar, dass das mit Hosen besser geht als im Kleid. Das Interessante beim Radfahren ist halt, dass es mitten in der Öffentlichkeit passiert. Und nicht irgendwo versteckt auf einem Sportplatz.

Gab es besondere Funde bei deiner Recherche?

Der Moment, als ich Cenzis Todesanzeige gefunden habe – sie starb ziemlich jung mit 28 Jahren: also genau in dem Alter, in dem typischerweise Rockstars sterben. Todesursache waren die späten Folgen eines Radunfalls. Sie hatte sich geweigert, ihren Arm amputieren zu lassen und verstarb, so eine Quelle, am sogenannten Beinfraß. In einem ihrer Nachrufe ist beschrieben, dass sie sich in ihren letzten Stunden noch ihre Fahrradzeitschrift bringen ließ.

Das Interview ist die gekürzte und redigierte Fassung eines Gesprächs für den Podcast Reich durch Radeln:

www.drahtesel.or.at/rdr-mit-petra-sturm

Anzeige

Jetzt bei der großen Radlobby-Umfrage mitmachen!



Fahrradklima-Test 2024



Wie fahrradfreundlich ist Ihre Gemeinde?



Hier geht es zur Online-Umfrage:
radlobby.at/fahrradklimatest



HOW TO

Radfahren im Regen

Wer täglich mit dem Rad fährt, wird sich nicht an jeden einzelnen Glücksmoment erinnern. Einige stechen allerdings heraus: eine interessante Begegnung, ein unvermutetes Ereignis. Oder aber: Regen. In diesem Som-

mer gab es ja einige Male die Chance, unversehens nass zu werden. Angenehm ist das nicht immer. Aber jedenfalls einprägsam oder sogar unvergesslich. Hier zehn Tipps, um den Regen beim Radfahren lieben zu lernen!

CHECKLIST: *Matthias Bernold*

1. Innere Einstellung

Regen ist Wasser. Wasser ist gut, weil es die Grundlage unseres Lebens ist. Also ist auch Regen gut.

2. Poetische Kraft

Die großen Gedichte der Welt haben immer mit Regen zu tun. Grund: Regen ist gut, siehe Punkt Eins. Beispiel gefällig:

(i do not know what it is about you that closes and opens; only something in me understands the voice of your eyes is deeper than all roses) nobody, not even the rain, has such small hands

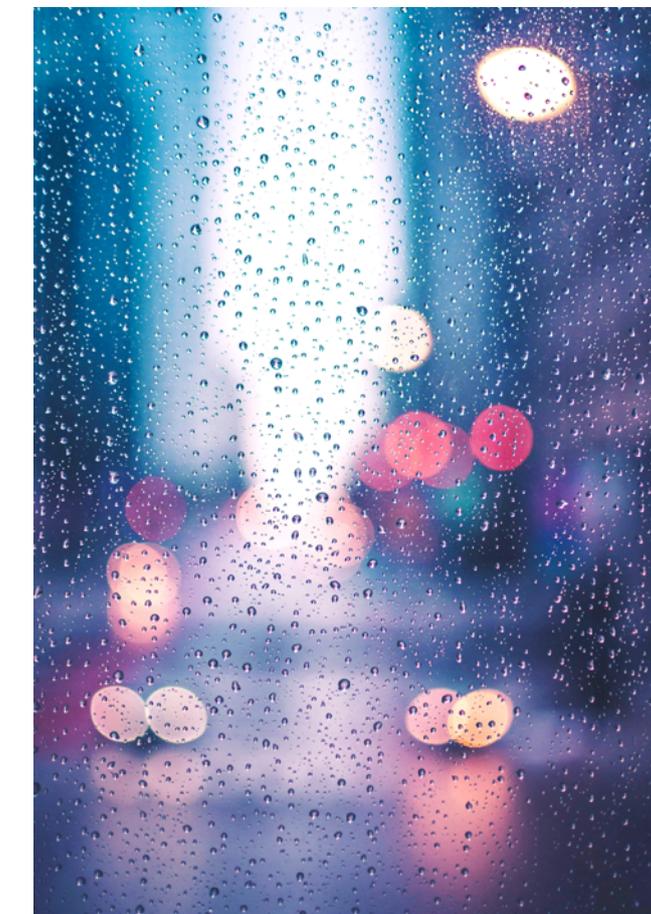
Und das ist nur der letzte Vers dieses magischen Gedichts von E.E. Cummings

3. Kleidung

Ist ja auch naheliegend. Es empfiehlt sich ohnehin fast immer, eine Regenjacke mitzuführen. In herbstlichen Zeiten sowieso. Regenjacken gibts ja auch ganz leicht und auf Faustgröße zusammenwuzelbar.

4. Trockene Füße

Wer schon einmal auf Radreise war oder ab und zu mit dem Rennrad unterwegs ist, weiß um die Macht trockener und Ohnmacht nasser (und kalter) Füße: die Lösung heißt Neopren-Überschuhe, und sind auch für Alltagsradfahrende praktisch.



5. Pelerine

Zur Pelerinen-Frage gibt es konträre Standpunkte. Die einen finden die Regenmängel praktisch, weil sie schnell über die normale Kleidung gestülpt werden und untenrum alles luftig bleibt. Die Gegner*innen bringen die Aerodynamik ins Spiel: Bei Wind, und insbesondere bei Gegenwind, wirkt die Pelerine wie ein Spinnaker-Segel, das sich aufbläht und bremst. Die Ästhet*innen meckern sowieso.

6. Zuhause bleiben

Laut Statistik gibt es in Österreich – je nach Region – zwischen 98 und 158 Regentage. Das sind eigentlich nicht besonders viele, und es regnet ja auch nicht rund um die Uhr. Warum diese Stunden nicht einfach aussitzen? Regen ist dann am angenehmsten, wenn er vom Trockenen aus genossen wird. Gute Gelegenheit, Papier und Feder zur Hand zu nehmen und ein kleines Gedicht zu schreiben. Siehe auch Punkt 2.

7. Zen, Oida!

In einer Welt, die immer stärker in digitalen Räumen stattfindet, bedeutet Nasssein einen Moment authentischer Körpererfahrung. Wer es zulassen kann, dass das Wasser in den Kragen sickert, den Stoff auf den Oberschenkeln durchdringt und sich seinen Weg durch die Hosenbeine in die Sneaker sucht, kommt in den Genuss einer intensiven Körpererfahrung.

8. Rainlegs

Die Nachkommen der Beinkleider, die man auch aus Karl Mays Wild-West-Märchen kennt, sind schwarz oder neonfarben und schützen die Oberschenkel (zumindest eine Zeitlang und bei leichten und mittleren Regenfällen).

9. Ein- und Umsteigen

Mit etwas Glück verläuft entlang der Radstrecke eine Bahn- oder U-Bahn-Linie und die Fahrrad-Mitnahme ist möglich. Ja, es ist o.k., ein Stückchen abzukürzen und die Reise dann trocken fortzusetzen.

10. Heiße Dusche

Das menschliche Gehirn lässt sich mit einfachen Belohnungsreizen effektiv manipulieren und austricksen. Vorfreude auf heiße Dusche auskosten! Lässt sich auch gut mit Punkt 7 kombinieren!



„Pier 1/2“
von Sascha Henken
(Kollektiv Plus X) und
Stefanie Rittler.

In Angern an der March befindet sich dieses architektonische Objekt, eine halbe wolkenförmige Treppe, eine Mischung aus Turm, Tribüne und Unterstand.

Kunstvoll rasten am Iron Curtain Trail

Raststationen am Iron Curtain Trail in Österreich bilden die Standorte für Kunst im öffentlichen Raum. Der von Alexandra Berlinger, Ursula Maria Probst und Martin Wagner kura-

tierte Kunst-Parcour SUPER NATUR zeigt Installationen, die Natur und Geschichte dieses Landschaftsraums verbinden und reizvolle Abwechslung für Radtourist*innen bieten.



„Düne“
von Mischer Traxler

Der Rastplatz in Drösing übersetzt die nahegelegene (ehemalige) Sanddünenlandschaft in eine an diese angelehnte Metall- und Netzstruktur. Die Dünen funktionieren als Hängematten und Fahrradständer.



„Grandstand 8“
von Ilona Neméth

In Ringelsdorf-Niederabsdorf befindet sich eine Tribüne aus zwei gegenüberliegenden Treppenelementen, zwischen denen der Radweg verläuft. Ihre Nutzung eröffnet neue Möglichkeiten zum Umgang mit Skulpturen, Architektur, Denkmälern und sozialem Design.

koernoe.at/en

ARGUS Fördernde Mitglieder

Fahrradshops

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



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



Glanzrad
majestic stylish retro bicycles
Leopoldsgasse 21
1020 Wien

Tel.: 0664/199 02 88
office@glanzrad.com
glanzrad.com



Starbike
Dein Radspezialist
am Praterstern

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



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

Sporthaus Rih

RADBANDE 1020
Lastenräder, Lastenradservice
Räder und Service für alle!
Ilgplatz 2/1
1020 Wien
Tel.: 0664/196 84 84
dietmar@radbande.at
radbande.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
Frankenberggasse 11
1040 Wien
Tel.: 01/505 09 07
shop@argus.or.at
argusshop.org



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



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

Heavy Pedals

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



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

CICLOPIA
Fahrradgeschäft Wien 6

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



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



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



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



Der Bergspezi GmbH
Dein Spezialist für Bike,
Outdoor & Service
Stiftgasse 5-9
1070 Wien
Tel.: 01/395 07 70
verkauf.wien7@bergspezl.at
bergspezl.at



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



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



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



MOUNTAINBIKER.AT
Stadtbahnbögen 145-150
Währinger Gürtel Ecke
Sternwartestraße
1090 Wien
Tel.: 01/470 71 86
mountainbiker.at



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



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



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



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



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



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



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

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

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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



MARS Bikes
Deluxe Lastenrad Shop
Dorfstraße 19
5161 Elixhausen bei Salzburg
Tel.: 0660/549 77 83
office@marsbikes.at
marsbikes.at



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



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



RADBANDE 1100
Räder für alle!
Service für alle Räder!
Emilie-Flöge-Weg 4/1
1100 Wien
Tel.: 0677/639 486 95
dietmar@radbande.at
radbande.at



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



Trieb! – Dein Schuhmacher

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



ADAMAH

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



JobRad Österreich GmbH

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



Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

41. Jahrgang / Heft 3

Erscheinungsdatum
29. August 2024

Medieninhaberin
(Verlegerin) und
Herausgeberin
Radlobby ARGUS Wien

DVR-Nr.: 0445495
ZVR-Zahl: 265962142

Sitz
Frankenberggasse 11
1040 Wien

Vorsitz
Andrzej Felczak
andrzej.felczak@radlobby.at

Chefredaktion
Matthias Bernold
chefredaktion@drahtesel.
or.at

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

Kolumnen
Clara „Orca“ Felis
Reinhold Seitel

Cover
Noemi Fabra
noemifabra.com
© noemifabra

Art Direktion
Anna Hazod
hazodschlagintweit.com

Bildbearbeitung
Anna Hazod

Anzeigen
Hannes Friedrich
hannes.friedrich@radlobby.at

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

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

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

Bankverbindung
IBAN
AT82 2011 1841 6099 1000

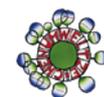
Leserbriefe sind herzlich
willkommen, allfällige
Kürzungen können nicht
ausgeschlossen werden.
Zur Veröffentlichung ist die
Angabe des vollen Namens
und der Postleitzahl
notwendig. Namentlich ge-
kennzeichnete Artikel müs-
sen nicht mit der Meinung
der **DRAHTESEL**-Redaktion
übereinstimmen.

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



Radlobby Österreich ist
Mitglied des Europäischen
Radfahrerverbandes ECF.

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



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

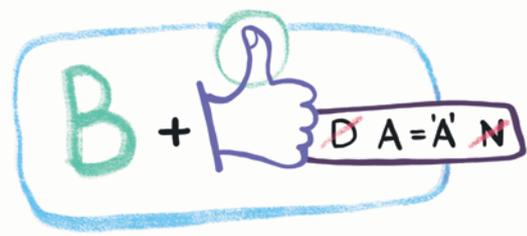
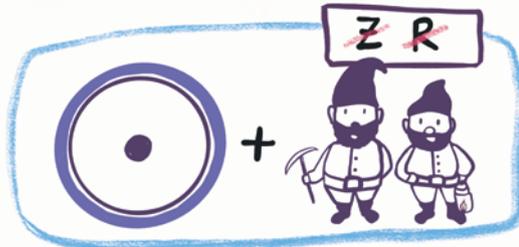


Drahteselchen

 **RÄTSELSPASS**

Wunschpunsch

Das Drahteselchen wünscht sich etwas. Kannst du es entschlüsseln?



Fahr mit bei der **Kidical mass im September** – alle Termine findest du hier: kidicalmass.at

Drahtesel 3 / 2024 – 28

Schick uns die Lösung!

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir 4x reflektierende Aufkleber (Reflective Stickers) für dein Fahrrad von Reflective Berlin.

Frage deine Eltern, ob du mitspielen darfst. Schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an kinder@drahtesel.or.at Einsendeschluss ist der 30. November 2024. Alle Informationen: drahtesel.or.at/kinder





Abenteuer Reise

Ob mit Kindern, Partner*in oder allein, mit Hund oder Kaninchen, um den Horizont zu erweitern oder um eine Auszeit zu nehmen, ob auf dem Liegerad, dem Faltrad oder dem E-Bike, mit knappem Budget oder vollem Gepäck – 40 Erlebnisberichte stellen uns die Autor*innen in ihrem aufregend bebilderten Reisebuch vor. Zwei Wochen durch Estland, vier Monate von der Schweiz nach Marokko oder mehrere Jahre mit dem Fahrrad um die Welt – egal, wie weit die Reise ist, es gibt viele wunderbare Momente zu entdecken. „Das Ziel liegt auf dem Weg“ liefert in interviewartigen Erzählungen Antworten auf mehr als 300 Fragen zum Thema Radreisen, Radtouren und Bikepacking, über Bike & Hike oder Offroad-Abenteuer. Inspiration für die eigene (Welt-)Reise!
Omo Lisboa

Castelló, Belén; Bogaard, Tristan:
Das Ziel liegt auf dem Weg.
40 Weltreisen mit dem Fahrrad diesseits und jenseits des Asphalts.
Bielefeld: Delius Klasing, 2023
ISBN 978-3-667-12744-0
271 Seiten, 52,50 Euro



Am Weg zur Mobilitätswende

Ihr zweites Buch widmet die deutsche Autorin, Podcasterin und Verkehrswende-Aktivistin Katja Diehl den gesellschaftlichen und systemischen Hindernissen, die der Mobilitätswende im Weg stehen. Nach schwerer Kost der Problemzonen und des aufgezeigten Stillstands in Bezug auf die Autozentriertheit unserer Gesellschaft darf auch etwas zuversichtlicher in die Zukunft geblickt werden. Es kommen Menschen zu Wort, die aktiv an einer Transformation arbeiten. Mit den Stimmen von zahlreichen Expert*innen und Gestalter*innen will das Buch ein Sachbuch sein. Stellenweise wird es zur Abrechnung mit den negativen Stimmen, die immer wieder versuchten, die Autorin von ihrem Einsatz für eine bessere Welt abzubringen.
Daniela Bernold

Diehl, Katja:
Raus aus der AUTOkratie – rein in die Mobilität von morgen!
Frankfurt am Main: S. FISCHER Verlag, 2024
ISBN: 978-3-10-397577-2
352 Seiten, 21,50 Euro



Anzeige



Varier MOVE

Dein mobiler Sitzhocker für Küche, Home Office und vieles mehr.

Mehr Infos unter www.gesundesitzen.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



WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

Digitales Kräfteressen

Powermeter sind Watt-Messgeräte, mit denen während der Fahrt die Gesamtleistung von Radfahrenden erfasst wird. Was sagen sie wirklich aus und wer kann die Geräte eigentlich brauchen?

TEXT: Reinhold Seidl

Powermeter sind Geräte, die präzise die Kraft messen, die auf Bauteile wirkt. Sie sind entweder in der Kurbel, in den Pedalen oder in der Hinterradnabe verbaut. Kurbelsysteme sind recht weit verbreitet und können oft nachgerüstet werden. Pedalsysteme sind unkompliziert durch Pedaltausch zu montieren. Bei beiden Systemen können teurere Ausführungen die Leistung des linken und rechten Beines voneinander unabhängig messen. Nabensysteme sind seltener verbaut und messen nur die Gesamtleistung.

Die erfassten Leistungsdaten werden zum Computer am Lenker oder auch auf das Handy per ANT+ oder Bluetooth übertragen. Die Preise beginnen bei rund 500 Euro, anspruchsvolle Geräte kosten vierstellige Beträge.

Der Sinn von Powermetern

Watt ist, physikalisch gesehen, die Einheit für Leistung. Also zeigt mir der Radcomputer meine Leistung in Watt an. Naja – ganz so simpel ist das nicht. Ein bisschen Physik ist für das Verständnis nötig. Keine Angst, es wird jetzt nicht theoretisch. Im Gegenteil.

Wer schneller auf den Berg fährt, leistet mehr. Richtig? Wer dabei stärker in die Pedale tritt, leistet mehr. Richtig? Nicht unbedingt. Richtig ist: Wer die Strecke X unter gleichen äußeren Bedingungen (Steigung, Wind, Fahrrad, Fahruntergrund...) in der selben Zeit zurücklegt, bringt immer die selbe Leistung, vorausgesetzt das transportierte

Gewicht (Körper + Fahrrad + Gepäck) ist immer das selbe. Egal wie stark dabei auf die Pedale gedrückt wurde.

Kraft- und Ausdauertraining

Wer – bei gleichem Tempo – einen „dicken“ Gang wählt, tritt zwar mit mehr Kraft, wird aber schneller müde, weil die physische Leistungsfähigkeit beschränkt ist. Daher ist das Ziel jedes Fahrradtrainings, Kraft UND Ausdauer, also Kurz- und Langzeitbelastbarkeit, zu erhöhen. Beim Krafttraining ist die Wattzahl über kurze Zeit gemessen von Interesse, beim Ausdauertraining gilt es, die durchschnittliche Wattzahl über die lange Strecke zu steigern. Solche Trainingsziele erreicht man am besten mit terminisierten, individuell abgestimmten Trainingsplänen.

Wer beharrlich nur die Wattzahl seines Radcomputers ohne spezifisches



Powermeter-Pedalsystem Rally RS von Garmin.



Training im Auge hat, wird keine optimalen Erfolge erzielen. Wesentlich dabei sind auch andere Leistungsparameter, etwa die maximale Herzfrequenz, mit der man ohne Leistungsabfall längere Zeit mit maximaler Anstrengung fahren kann. Dazu braucht es dann Geräte zur Messung der Herzfrequenz (Brustgurt oder Sportuhr) bzw. eine Laktat-Kontrolle des Blutes.

Wettkampftraining

Powermeter sind eigentlich Optimierungsgeschäfte für Radrennfahrende. Der wichtigste Einsatzbereich ist die Leistungskontrolle für Training und Wettkampf auf Basis einer genauen Kenntnis individueller physiologischer Daten. Wer Radfahren mit Renn-Ambitionen betreibt, kann einen Powermeter brauchen, wer ohne definierte Trainingsziele unterwegs ist, eher nicht.

NEU AM MARKT

Das DRAHTESEL Schaufenster



A

Körperl fürs Kuscheltier: neues woom Produkt

Der österreichische Kinder- und Jugendfahrradhersteller woom hat ein neues Fahrradzubehör auf den Markt gebracht: den POP Kinderfahrradkorb. Dieser Korb aus leichtem, BPA-freiem Kunststoff in vier knalligen Farben lässt sich kinderleicht und sicher auf alle woom ORIGINAL Fahrräder mit BMX-Lenker auf- und abstecken – ganz ohne Werkzeug.

Gesehen
im Fachhandel und online
um 29,90 Euro
woom.com

B

Edle Stahlrahmen von Barco aus Padua

Der Familienbetrieb Barco baut in Padua seit Generationen edelste Stahlrahmen und steht stellvertretend für beeindruckende Qualität italienischer Rahmenbaukunst. Für das Marconi RW7 Rival AXS werden Columbus Spirit Rohre verwendet, mit allen Kontaktpunkten aus Edelstahl. Die Special Edition für die VELETAGE kommt in Weiß, Schwarz, Bugatti Blu, Rosso Corsa (aka Ferrari Rot) und British Racing Green.

Gesehen
bei VELETAGE
Praterstraße 13
1020 Wien
um 8.495 Euro
veletage.com

C

Früher mal ein Fahrrad, jetzt ein Zeitmesser

In einer kleinen Werkstatt in Hofstetten im schönen Pielachtal werden Uhren gefertigt, die zur Gänze aus gebrauchten Fahrradteilen bestehen und liebevoll mit kleinen Accessoires, wie z.B. Miniaturen, bunten Zeigern oder Ketten verziert sind.

Gesehen
online
um
135 Euro
upcycling-art.at



C



D



D

Unterwegs in Kärnten mit KOMPASS

Der neue Radtouren-Führer vom KOMPASS-Verlag stellt 21 ½ Tagestouren, Feierabend-Rides und Wochenend-Bikeaways in Kärnten vor. Außerdem entführt das Buch in die Kärntner Geschichte und Sagenwelt, etwa um die spektakuläre Burganlage von Hochosterwitz oder um den Lindwurm bei Klagenfurt.

Gesehen
im Buchhandel
und im Argus Shop
um 19,95 Euro
shop.kompass.de

E

Besser sitzen auf der Luftkammer

LIMOTEC S4 Air ist eine Parallelogramm-Federsattelstütze mit Luftkammer. Durch ein Ventil auf der Rückseite lässt sich die Stütze im eingebauten Zustand an Fahrgewicht und Vorlieben anpassen. Die S4 AIR hat einen Federweg von bis zu 50 mm und ist für Trekking-, Touren-, City-, Mountain- und E-Bikes geeignet.

Gesehen
im Fachhandel und online
um 199 Euro
limo-tec.de

F

Stahlkorb mit starker Verankerung

Vom finnischen Fahrradhersteller Pelago kommt diese Lösung für Alltagstransporte: Durch die Kombination aus stabilem Vorderradträger mit einem Korb aus Edelstahl entsteht ein robustes und vielseitiges Transportsystem. Der modulare Aufbau des „Rasket“ passt für 26-Zoll- oder 28-Zoll-Räder.

Gesehen
im Fachhandel und online
um 129 Euro
pelagobicycles.com

Das Schaufenster entsteht in Kooperation mit Herstellern und Fahrradgeschäften.

Die Ohren offen halten!

Mit Open-Ear-, Near-Ear- oder Ultra-Open-Kopfhörern bleibt man in Kontakt zur Außenwelt. Aber funktioniert das auch beim Radfahren und wie steht es um die Tonqualität?

TESTBERICHT: Irene Stockinger und André Lintschnig



Wie bewähren sich die Kopfhörer bei starken Windgeräuschen?
 Simuliert wurde die Extremsituation mittels Ventilator. Tipp: Ein Stirnband über den Open-Ears verbessert die Klangqualität deutlich (und hilft beim Telefonieren).

Beim Radfahren Musik oder Podcasts hören, ohne sich von der Umgebung abzuschotten? Das bieten die sogenannten Open-Ear-, Near-Ear- oder Ultra-Open-Kopfhörer. Sie sitzen nicht direkt im Gehörgang, sondern übertragen den Ton in Form von Vibrationen auf die Schädelknochen. Die Vibrationen wandern über den Knochen Richtung Innenohr und

werden dort als Schall wahrgenommen. Bei Straßenlärm oder Sirenen gerät die Musik in den Hintergrund. Auch ein Small Talk ist kein Problem. Positiver Nebeneffekt: ein natürliches Empfinden der eigenen Stimme beim Telefonieren.

Unterschiede der Geräte zeigen sich bei der Klangqualität und der Sprachqualität beim Telefonieren.

Drahtesel 3 / 2024 - 32



Shokz OpenFit: der Klangmeister

Verfügbarkeit
 Mediamarkt

Preis
 179 €

Akkulaufzeit (Kopfhörer /
 Kopfhörer inkl. Case)
 7 / 28 h

Klang
 ●●●●○

Sprachqualität Telefonieren
 ●●●●○

Bedienung
 ●●●●○

Tragekomfort
 ●●●●○

Gesamt
 ●●●●○

shokz.com

Das Basswunder vergisst auch klar definierte Höhen und Mitten nicht. Bei ruhiger Umgebung und ca. 60% Lautstärke kann man Musik richtig genießen. Trotzdem gibt es keine volle Punktezahl beim Klang, weil die an sich guten Bässe bei höherer Lautstärke und manchen Songs „zerfransen“.

Telefonieren: Auch bei Wind ist die Sprachqualität sehr gut. Nur beim extremen Test direkt vorm Ventilator wurde eine Grenze erreicht, wo aber mit einem Stirnband abgeholfen werden kann.

Bedienung: Die Touch-Bedienung hat nur zwei Funktionen (Start/Stopp,

nächster/vorheriger Titel), die aber in der App (um-)definiert werden können (laut/leise). Multi-Pairing für zwei Geräte gleichzeitig ist möglich: so kann man die Musik (oder den Podcast) auch zu zweit genießen.

Tragekomfort: Sehr weiches, angenehmes Silikon. Man vergisst schnell, überhaupt Kopfhörer zu tragen. Nur nach stundenlangem Tragen zeigen sich leichte Druckstellen oben am Ohr.

Fazit: Die klanglich besten Open-Ears im Test sind bequem zu tragen und überzeugen auch beim Telefonieren. Klare Kaufempfehlung für Audiophile.



OneOdio OpenRock Pro: der Preis-Leistungs-Sieger

Bei den Kopfhörern von OneOdio sind die Mitten und Höhen für unseren Geschmack etwas zu dumpf. Trotzdem in Summe eine sehr gute Klangperformance.

Telefonieren: Bei Wind war die Tonqualität nur mit Stirnband akzeptabel, der Trick hilft aber erstaunlich gut.

Bedienung: Vorbildliche Bedienung per Druckknopf statt Touch mit vielen Funktionen. Allerdings gibt es zum Kopfhörer auch keine App, um mittels Equalizer vielleicht noch besseren Sound rausholen zu können.

Tragekomfort: Obwohl sie sehr klobig wirken, ist der Tragekomfort doch erstaunlich gut. Der Druck scheint sich gut auf eine große Fläche zu verteilen. Schwierig wird's bei langen Haaren hinterm

(kleinen) Ohr gemeinsam mit Helm.

Fazit: Klanglich auf nahezu einer Ebene mit den Top-Kopfhörern des Tests bietet der Preis-Leistungs-Sieger auch noch eine gute Bedienung und die beste Akkulaufzeit. Beim Telefonieren bei Wind fallen sie hingegen durch – ein Stirnband macht dieses Manko aber wett.

Verfügbarkeit
Media Markt

Preis
106,99 €

Akkulaufzeit (Kopfhörer / Kopfhörer inkl. Case)
19 / 46 h

Klang
●●●●○

Sprachqualität Telefonieren
●●○○○

Bedienung
●●●●○

Tragekomfort
●●●●○

Gesamt
●●●●○
oneodio.com



Bose Ultra Open Earbuds: die Enttäuschung

Die Bose Earbuds können beim Klang nicht überzeugen. Der Klang wird nicht gut und eindringlich in den Gehörgang transportiert.

Telefonieren: Bei Bose hilft nicht einmal ein Stirnband sonderlich viel. Die Stimme wird dadurch zwar etwas verständlicher, das Windgeräusch bleibt aber dominant und störend.

Bedienung: Die Steuerung per Druckknöpfen ist super und umfangreich. Peinlich: es können keine zwei Geräte gleichzeitig verbunden werden.

Lästig: die App braucht Standortdaten, warum? **Nervig:** die Verbindung per Bluetooth funktioniert nicht immer tadellos, und bei Songwechsel und Lautstärke-regulierung gab es manchmal

ein lautes, unangenehmes Knacken. Die Akkulaufzeit bei aktiviertem „Immersive Audio“ beträgt nur 4,5 Stunden.

Auch beim Tragekomfort können die Earbuds nicht überzeugen und verursachen Druckstellen am Ohrfläppchen.

Fazit: Kein überzeugender Klang, Telefonieren bei Wind wird nicht einmal mit Stirnband merklich besser. Die negative Überraschung im Test.

Verfügbarkeit
Media Markt

Preis
349,95 €

Akkulaufzeit (Kopfhörer / Kopfhörer inkl. Case)
7,5 bzw. 4,5 / 19,5 h

Klang
●●●○○

Sprachqualität Telefonieren
●○○○○

Bedienung
●●○○○

Tragekomfort
●●○○○

Gesamt
●●○○○
bose.at





JVC HA-NP50T: der Telefonist

Verfügbarkeit
Thomann

Preis
129 €

Akkulaufzeit (Kopfhörer /
Kopfhörer inkl. Case)
9,5 / 38 h

Klang
●●○○○

Sprachqualität Telefonieren
●●○○○

Bedienung
●●○○○

Tragekomfort
●○○○○

Gesamt
●●○○○
jvc.com

Klang: Sehr flacher Sound, als ob die Musik aus dem Nebenraum käme.

Telefonieren: Immerhin mit Stirnband wirklich gut, verständliche Sprache bei Wind!

Bedienung: Die Touchbedienung führt oft zu versehentlich unterbrochenen Telefonaten und überzeugt unter allen getesteten Open-Ears am wenigsten.

Tragekomfort: Nach einer Stunde entstehen leichte Druckstellen innen und außen am Ohr. Manchmal verfangen sie sich in den langen

Haaren oder flogen durch den Raum.

Fazit: In der Gesamtwertung, bei der ja auch der Preis einfließt, liegen die JVC Ohrhörer 0,2 Punkte zwar vor Bose, müssen sich aber dem günstigsten Modell und Preis-Leistungs-Sieger Open-Rock geschlagen geben.



Huawei Free Clip: das Sprachwunder

Verfügbarkeit
Alza (Shop in Wien)

Preis
199 €

Akkulaufzeit (Kopfhörer /
Kopfhörer inkl. Case)
8 / 36 h

Klang
●●●●○

Sprachqualität Telefonieren
●●●●●

Bedienung
●●○○○

Tragekomfort
●●●●○

Gesamt
●●●●○
huawei.com

Die Geräte liegen sehr nahe vor dem Gehörgang und schaffen einen sehr direkten und eindringlichen Klang mit gut definierten Mitten und Höhen. Es fehlt aber an Volumen bei den Bässen. Die Tiefen „zerfransen“ nicht, gehen bei höherer Lautstärke aber unter.

Telefonieren: WOW! Man glaubt beim Hören der Testaufnahmen gar nicht, dass ein Ventilator eingeschaltet war. Der Hersteller hält sein Versprechen von kristallklarer Sprachqualität.

Bedienung: Nur zwei Touch-Funktionen, die nicht individualisierbar sind. Der Equalizer der App hat nur vier Voreinstellungen, die nicht viel ändern. Die AI-App von Huawei ist außerdem keine reine App für die Kopfhörer, sondern mit vielen unnötigen Funktionen ausgestattet. Besser nicht installieren!

Tragekomfort: Optisch gewöhnungsbedürftig, aber sehr bequem. Nach langem Tragen eventuell Druckstellen innen am Ohr. Cool: es gibt kein Links und Rechts bei den Kopfhörern und sie schalten sich beim Ablegen am Tisch automatisch aus und am Ohr wieder ein; das spart Akku.

Fazit: Wer die perfekte Freisprecheinrichtung am Fahrrad sucht, ist hier richtig.



Süße Trauben wachsen in den Mund

Perfekte Tagestour mit wunderbaren Ausblicken auf die Donau und auf Burg Kreuzenstein gesucht? Die Weinviertel-Donau-Runde könnte passen.



Idyllische Rastplätze im Weinviertel

AUSFLUGSTIPP: *Julia Beckel*

Dreiundfünfzig Kilometer lang ist die Runde mit Startpunkt beim Bahnhof Korneuburg, die zum Teil auf dem Donau- radweg verläuft und über Stockerau in die südlichen Anfänge des Weinviertels führt: Über Spillern geht es nach Unterrohrbach, Leobersdorf, Stetten, Hagenbrunn, Kleinengersdorf, Bisamberg, Langenzersdorf und über den Donau- radweg wieder nach Korneuburg.

Entlang der Donau verläuft die Route flach mit netten Stellen am Wasser, dann leicht hügelig durch den Auwald und über Felder. Es öffnen sich schöne Blicke über die Donau und auf die Burg Kreuzenstein. Die Route führt am Fuß der Anhöhe zur Burg vorbei – eine Besichtigung der Burg samt Greifvogelschau bietet sich also an. Später durch Dörfer und am Waldfriedhof Bisamberg vorbei.

Rasten im Weingarten

Insbesondere auch das Pause-Machen ist entlang der Weinviertel-Donau-Runde ein Genuss. An einem der Weinviertler Rastplätze ist das Konzept mit einer Pergola aus Weinstöcken besonders gut aufgegangen: Wer die Tour im Herbst ansetzt, dem wachsen die süßen Trauben gewissermaßen in

den Mund. Überhaupt lässt sich hier der Reichtum an landwirtschaftlichen Produkten erleben, die das Weinviertel hervorbringt: Wein, Kürbis, Sonnenblumen, Erdäpfel etc.

Weniger fein: Autoverkehr

Allerdings fährt man hin und wieder auf Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. Durch Korneuburg und Stockerau: eng, stressig, viel Verkehr. Hier wäre eine andere Routenführung empfehlenswert.

Achtung: zum Befahrungszeitpunkt wäre ich ohne GPX Track oft verloren gewesen, da die Beschilderung schlecht war (soll aber besser werden). Es wechseln Asphalt mit Schotter.

Wer die Route abkürzen möchte: entweder den nördlichen Teil oder den südlichen Teil fahren, und beispielsweise die Bahnhöfe Spillern und Langenzersdorf für An- und Rückreise nutzen.

Link mit downloadbarem GPX Track

www.weinviertel.at/a-weinviertel-donau-radtour

Julia Beckel evaluiert für den Arbeitskreis Radtourismus der Radlobby touristische Radrouten. Mehr Info: www.radtourismus.at



Endlich Bratislava sehen: Ausflug in Wiens Schwesterstadt



Briefe aus der Ferne

Dieses Mal: Bratislava

Wien und Bratislava liegen nur etwa 70 Kilometer voneinander entfernt. Insofern ist es schon ein bisschen peinlich: Da lebe ich fast mein halbes Leben in Wien, bin aber noch nie auf die Idee gekommen, mir Bratislava anzusehen. Total charmant soll die slowakische Hauptstadt sein und dazu ideal erreichbar mit dem Rad. Einer Freundin von mir geht es gleich – und das wollen wir ändern.

Also rollen wir an einem schwülheißen Sommersonntag mit unseren Rädern die Donau entlang in die Terra incognita. Der Eurovelo 6 führt uns schnell, aber auch unspektakulär ans Ziel. Schon nach etwa drei Stunden sind wir an der Grenze, und ich freue mich heimlich darüber, dass die Autofahrer auf der Straße neben uns im Stau stehen, wir aber ungestört weiterfahren können.

Aus der Ferne sieht Bratislava wenig einladend aus. Der typische Plattenbau-Charme ist das erste, was wir von der Stadt erspähen. Aber nur ein kurzes Stück weiter landen wir in der Staré Mesto, und da zeigt sich die Stadt mit ihren hübsch renovierten Altbauten von ihrer schönsten Seite. Hier steht Bratislava Salzburg oder Wien um nichts nach. Ähnlich verhält es sich leider auch mit den Preisen beim Mittagessen.

Zu entdecken gibt es einiges – etwa das zu Unrecht unbekannte Danubiana Museum für moderne Kunst. Und auch die Rückreise hätten wir problemlos mit dem Rad an einem Tag geschafft. Wir sind dann trotzdem mit dem Zug heimgefahren. Aber wir sind inspiriert und motiviert für unseren nächsten Ausflug nach Bratislava – sind ja nur 70 Kilometer!

Martina Powell

Durch Wipfel und Wasser

Unsere Autorin besuchte die Velo-city Konferenz, die heuer in Gent stattfand. Für die Anreise wählte sie eine Kombination aus Bahn und Rad.

DIENSTREISEBERICHT: *Valerie Madeja*



Autorin Valerie Madeja (rechts) mit Reisegesellschaft: Yasmin und Johann

Etappen

Köln – Jülich 53 km
 Jülich – Hasselt 92 km
 Hasselt – Antwerpen 71 km
 (mit Zugfahrt)
 Antwerpen – Gent 95 km

Links

→ ecf.com/projects/velo-city
 → www.visitlimburg.be/nl/fietsen-doorhetwater
 → www.visitlimburg.be/nl/fietsen-doordebomen
 → www.knooppunten.nl
 → visit.gent.be/de

Die Velo-city-Konferenz der European Cyclists Federation fand heuer von 18. bis 21. Juni im belgischen Gent statt – beste Zeit für eine Anreise mit dem Rad. Wir sind zu dritt: Yasmin und Johann, die für das Verkehrsplanungsbüro con.sens mobilitätsdesign arbeiten, sind auch dabei. Weil wir unterschiedliche Ansprüche an unsere Tour haben, – von gemütlich bis möglichst viele Tageskilometer – planen wir die Route mit Komoot so, dass wir flexibel bleiben. Bei Schlechtwetter oder Erschöpfung wollen wir unkompliziert auf den Zug umsteigen können.

Leider haben wir nicht genug Zeit, in Wien zu starten – daher geht es mit dem Zug nach Köln. Ab dort wollen wir vier Radetappen machen, um am Montag nach etwa 300 Kilometern bei der Velo-city einzuchecken.

Radeln in den Bäumen

Bei der Planung suche ich nach Tourismus-Highlights in Flandern und stoße dabei auf Fietsen door het water sowie auf Fietsen door de bomen. Letzteres ist eine Radwegsanlage auf Plattformen hoch in den Bäumen im Nationalpark Bosland. Und bei der door het water radelt man in Augenhöhe mit der Wasseroberfläche über eine „tiefergelegte“ Brücke quer durch einen Teich. Auch ein Kurzbesuch in Maastricht und Antwerpen soll dabei sein.

Die Strecke von Köln nach Gent ist eher eben, nur der Cauberg, eine Erhebung im Süden des Göhltales im niederländischen Valkenburg, liegt kurz vor Maastricht. Die Straße auf den Hügel mit etwa hundert Höhenmetern ist ein Rennrad-Highlight: Auch die Teilnehmenden am Amstel Gold Race sind hier unterwegs.

Unser Tourstart ist eher langweilig: zehn Kilometer lang auf einer schnurgeraden Ausfallstraße von Köln – immerhin mit Radweg! Doch Nordrhein-Westfalen hat mehr zu bieten: bald radeln wir durch lieblichere Landschaften, vom großen Tagebauegebiet Hambach trennt uns leider eine Mauer samt perfekter Fahrradstraße nebenan. Am zweiten Tag geht es gleich durch drei Länder. Von Jülich im Kreis Dürfen in Nordrhein-Westfalen über das niederländische Maastricht ins belgische Hasselt, einer Uni-

stadt, in der aber samstagsabends im Nieselregen gar nichts los ist.

Auch wenn wir nur kurz in den Niederlanden unterwegs sind – man merkt es an der Radinfrastruktur sofort, und überall haben wir Vorrang (das hört in Belgien leider wieder auf)! Tag Drei führt nach Antwerpen, gleich zu Beginn ein super fietsnwlweg („Fahrrad-Highway“) und dann die zwei Höhepunkte im Wasser und auf den Bäumen.

Auch Rennradfahrende müssen in Belgien die Radwege nutzen, daher ist am Sonntag – unserem inzwischen vierten Reisetag – viel los. Nach vielen kleinen belgischen Dörfern, die zeigen, dass die Belgier*innen große Vorliebe für geschotterte Vorgärten haben, wird unsere heutige Strecke mit dem Zug abgekürzt, da der Nieselregen immer stärker wird.

Fahrrad-Mitnahme im belgischen Zug

Die belgische Bahn nimmt Fahrräder problemlos mit, es braucht nur ein Radmitnahme-Ticket für 4 €. In Antwerpen bleibt uns noch genug Zeit, um die Stadt mit dem Rad zu erkunden, samt denkmalgeschütztem Scheldetunnel und dem MAS – Museum aan de Stroom – uhrzeitbedingt allerdings leider nur von außen. Von Antwerpen nach Gent folgen wir dem landschaftlich schönen Schelderadweg und probieren auch das Navigieren mit dem „knooppunten“-Radroutenplaner – was die Strecke aber etwas länger macht – die Senior*innen am E-Bike, die wir gerade überholt haben, sind plötzlich wieder vor uns!

Das Knooppunten-System durchzieht ganz Flandern und die Niederlande und ermöglicht durchgehend fahrradfreundliche Fahrten. Dafür muss man seine Route anhand von Nummern planen – nur man muss genau wissen, wohin man möchte und darf die richtige Abzweigung nicht verpassen: also nicht zu viel plaudern!

Pünktlich erreichen wir t’Kuipke, die Radrennbahn in Gent, ein würdiger Rahmen für die spannende Velo-city-Konferenz. Zur Belohnung gibt’s endlich Frietjes!

In den nächsten vier Tagen gibt es viele spannende Vorträge rund ums Rad und v.a. auch Exkursionen, bei denen wir die Fahrradstadt Gent besser kennenlernen können.



1



2



3

1 Schloss Schaloen – perfekter Pausenstopp vor dem Cauberg (NL)

2 Fietsen door de bomen – eine Runde in den Baumwipfeln

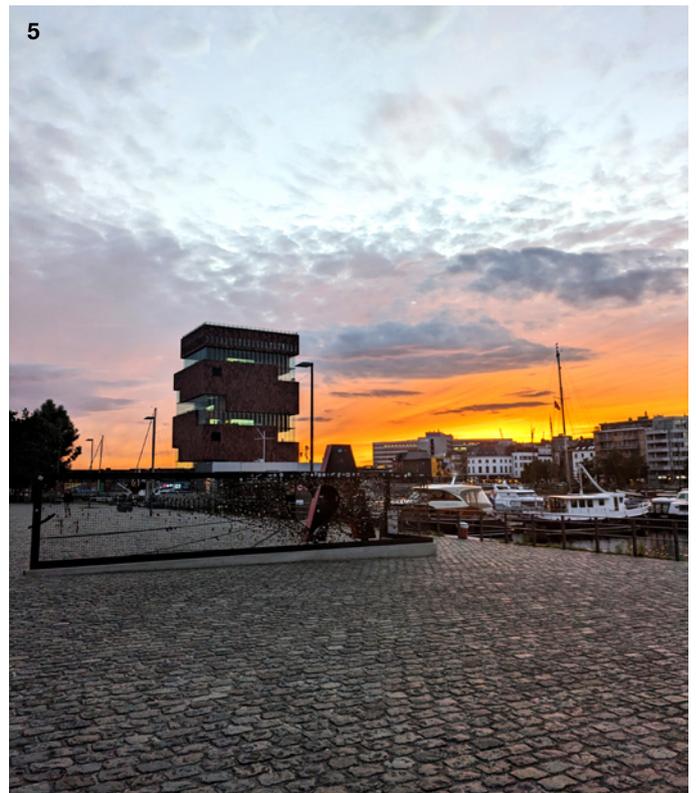
3 Belgische und niederländische Radinfrastruktur macht die Radreise gleich viel gemütlicher.

4 Fietsen door het water – mit den Enten auf einer Höhe!

5 MAS-Museum aan de Stroom in Antwerpen



4



5

Zum Date nach Barcelona

Unser Autor radelt für ein Date von Kirchberg in die Hauptstadt Kataloniens. Weder Murenabgang noch Italien-Tief können ihn ausbremsen...



Thomas Kargl

Mehr Infos, die Wegbeschreibung mit Karte und Track gibt es auf meiner Website unter: thomaskargl.at/barcelona-bikepacking

REISEBERICHT: *Thomas Kargl*

Wer von Tirol nach Osten losfährt, wird nicht in Barcelona ankommen, alle anderen Himmelsrichtungen sind brauchbare Optionen. Grund dafür sind die Alpen, die es irgendwie zu bezwingen gilt. Ein Blick auf die Karte zeigt: Es geht nach Süden über den Brenner, nach Norden über das Allgäu und nach Westen über das Inntal mit dem Malojapass.

Durchs Inntal, den Brenner hoch und weiter bis zum Gardasee – diese vertraute Strecke wäre der perfekte Start gewesen, hätte sich nicht das heftige Italien-Tief einen Tag vor meiner Abreise rotzfrech eingenistet: Schwere Unwetter, Starkregen auf der Alpensüdseite und heftiger Föhn auf der Alpennordseite waren vorhergesagt. Das hieß für mich: die gesamte Tourenplanung umwerfen und das Tief umfahren. Durch die Schweiz.

Los geht's. Auf den zweiten Anlauf

Der erste Anlauf von Kirchberg nach Innsbruck war nichts. Nach 40 Kilometern im Dauerregen und einem Temperatursturz runter auf 4 Grad, hieß es: rein in den Zug nach Innsbruck. Erst am nächsten Tag (mit getrockneten Hosen) ging es wirklich los. Ausgestattet für jedes Wetter und gerüstet zum draußen Schlafen, mit Campingkocher, Daunensack und Badehose im Gepäck, und am

ersten Tag von zwei Freunden begleitet, rollten wir auf unseren Gravelbikes durchs Inntal.

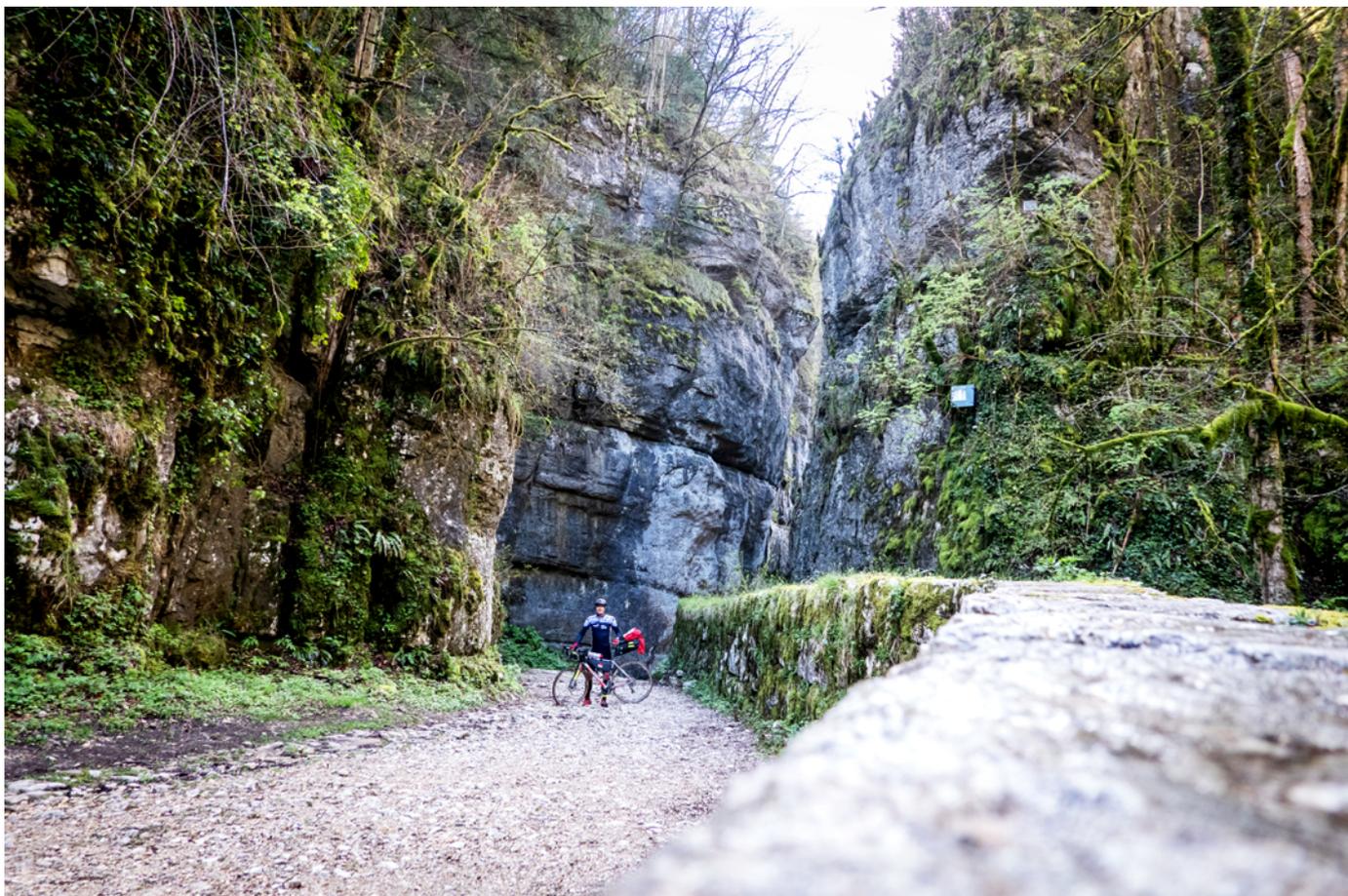
Das klappte gut. Allerdings nur bis Pians. Dort hieß es plötzlich: STOPP – Straßensperre. Diese wollten wir über einen steilen Wanderweg umfahren, bis klar wurde, warum die Straße gesperrt war. Eine enorme Mure hatte einen unüberwindbaren Kegel hinterlassen. Zurück auf der Straße versuchten wir unser Glück und fanden es. Die Straße war passierbar. Resümee: 400 Höhenmeter für die Katz.

Weiteres Hindernis: die eigene Fitness. Der Mangel an Trainingsfahrten machte sich deutlich bemerkbar.

Schiebend und halb im Delirium kämpfte ich mich über den Arlbergpass. Der Blick auf die meterhohen Schneewände am Pass und die Abfahrt nach Vorarlberg entschädigten mich für die Mühe. Und die erste Nacht draußen neben einem kleinen See bei – dank Föhn – angenehmer Temperatur von 20 Grad war surreal romantisch.

Grüezi in der Schweiz

Angenehmer Nebeneffekt des Italiens auf der Südseite der Alpen ist der Rückenwind auf der Nordseite. Der Wind der Nacht hat sich zu einem mächtigen Föhnsturm entwickelt. Aufrecht und mühelos mit 40 km/h Richtung Bodensee: so könnte es ewig weitergehen.



Nach einer
Tunnelsperre ging es
ungeplant durch die
Schlucht Caves Saint
Christophe

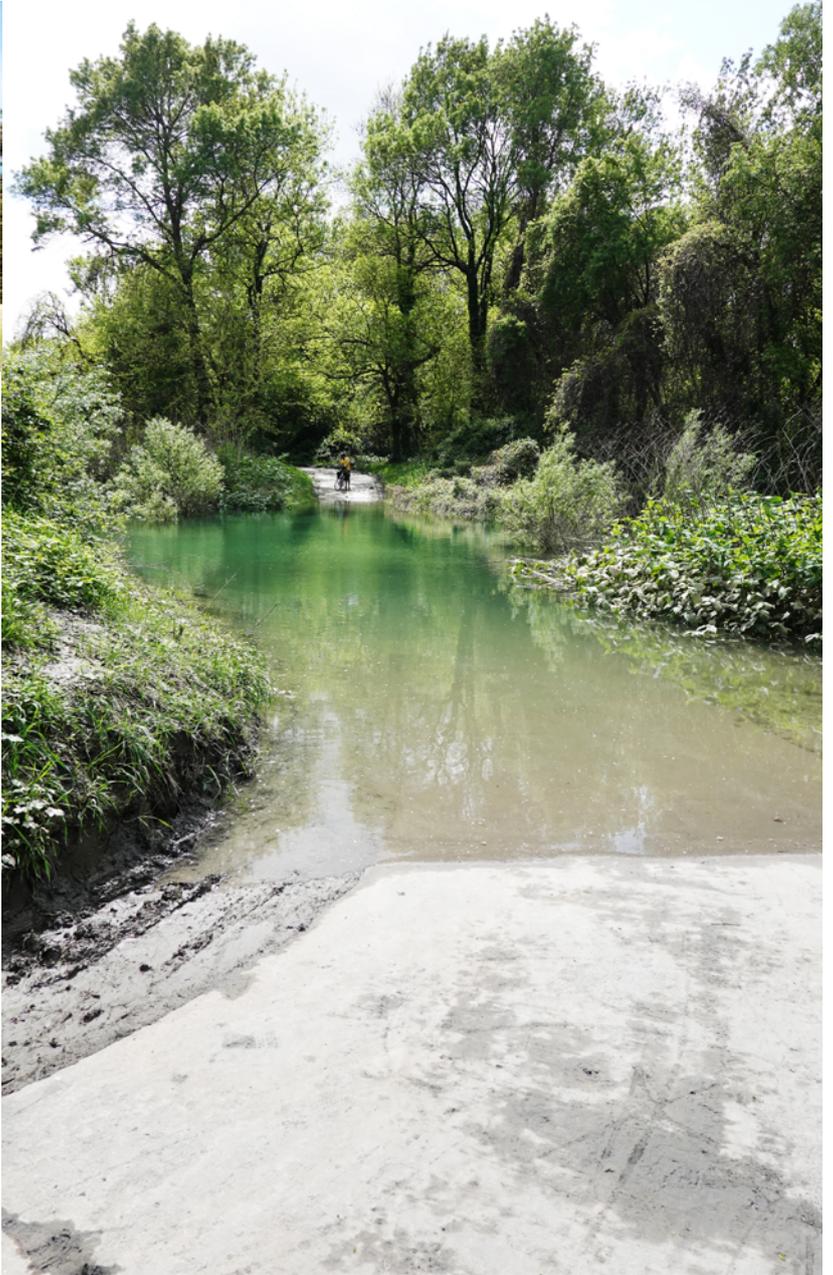
Gerade noch
erwischt: den
Sonnenuntergang
über Avignon





Alles dabei: Im Frühling ist deutlich mehr Gepäck notwendig als bei einer Sommertour

Auswirkungen des Italtiefes waren Sturm und Überschwemmungen bis nach Frankreich



Murenabgang am Arlbergpass. Der Umweg über die Wanderroute bewährte sich nicht



Bona nit – rechtzeitig nach neun Tagen zum Date in Barcelona



Ging es aber nicht. Aus dem Rückenwind wurde Seitenwind und daraus immer öfter Gegenwind. Über dem Bodensee lag der rote Dunst des Saharastaubs und neben dem Bodenseeradweg schrien die Blumen: Es ist Frühling. Über Arbon, Baden, Solothurn und Yverdon-les-Bains kurbelte ich das Schweizer Radwegenetz entlang.

In der Schweiz gab es zwei Dinge, die mächtig nervten. Erstens schmale Fahrradstreifen, die Autofahrer*innen dazu veranlassen, extrem knapp zu überholen und – zweitens – dass ich meine Ohrstöpsel vergessen hatte und im Mehrbettzimmer mit Schnarchern die Nacht verbringen musste. Abseits von Straßen mit Autoverkehr bot die Schweiz traumhafte Gravelstrecken am Neuenburger See, einen grandiosen Blick auf die Viertausender der Alpen und satte Preise.

Die Camargue und das Meer

Mein eigentlicher Feind, die Auswirkungen des Italtiefes, begleitete mich auch am fünften Tag, als ich am Lac du Bourget startete. Umgefallene Bäume, herabgestürzte Äste, Überflutungen und Gegenwind lassen keine

Langeweile aufkommen. Bei Valence mündete meine Route in den sensationellen Rhône-Radweg. Die in Österreich weitestgehend unbekannt Radroute ist eine Aneinanderreihung von Highlights: Mittelalterliche Burgen, naturbelassene Aulandschaften, endlose Walnussplantagen, kleine Bauernhöfe, Lavendelfelder und schlussendlich die paradiesische Camargue im Süden Frankreichs. Wie ein Gemälde von Monet lockt die Camargue zum Erkunden, wäre nicht das Mittelmeer, das nun nach 1.100 Kilometern auf mich wartet.

Es ist Tag sieben, und endlich habe ich Sand unter meinen Reifen, Meeressausen im Ohr und ein breites Grinsen im Gesicht. Durch Ferienorte und Lagunen geht es flach den Pyrenäen entgegen.

Punktlandung in der Metropole

Bei Le Perthus, dem Ort an der französisch-spanischen Grenze, ist der Übergang über die Pyrenäen zwar sanft, aber hässlich. Nach einer alten Passstraße ist hinter der spanischen Grenze trostloses Niemandsland. Immerhin gibt es vor Girona, einer 100.000-Einwohner-Stadt im Nordos-

ten Kataloniens, noch mehrere schöne Gravelabschnitte. Auch die Stadt selbst ist sehenswert.

Für mich ist das alles in diesem Moment nebensächlich. Nach neun Tagen im Sattel will ich genau heute ankommen. Ich hatte ein Date mit meiner Freundin in Barcelona ausgemacht, und da wollte ich nicht zu spät kommen. Weil die Sonne vom Vortag eine kleine Party in meinem Kopf feierte, fiel die Pause im Pinienwald deutlich länger aus.

Mit der richtigen Musik im Ohr waren die letzten Kilometer zurück am Meer der Costa Brava ein Genuss. Von weitem lässt sich Barcelona am Horizont ausmachen. Am Stadtstrand war so gut wie kein Durchkommen mehr. Aus den Menschenmengen springt mir meine Freundin direkt vor mein Rad. Pünktlich, wenngleich ungeduscht, bin ich nach 9 Tagen, 1.537 Kilometern und 9.669 Höhenmetern zu meinem Date gekommen.

Anzeige

Rad-Reisen 2024

Bunte Blätter, frische Luft: Genieße Radfahrt durch malerische Landschaften mit herbstlichen Ausblicken

Ostungarn
18.09.2024 - 22.09.2024

5 Tage **920,00 €**

Parenzana
08.10.2024 - 13.10.2024

6 Tage **1040,00 €**

Terme Krka
24.10.2024 - 27.10.2024

4 Tage **775,00 €**

Geführte Gruppenreisen all Inklusiv

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

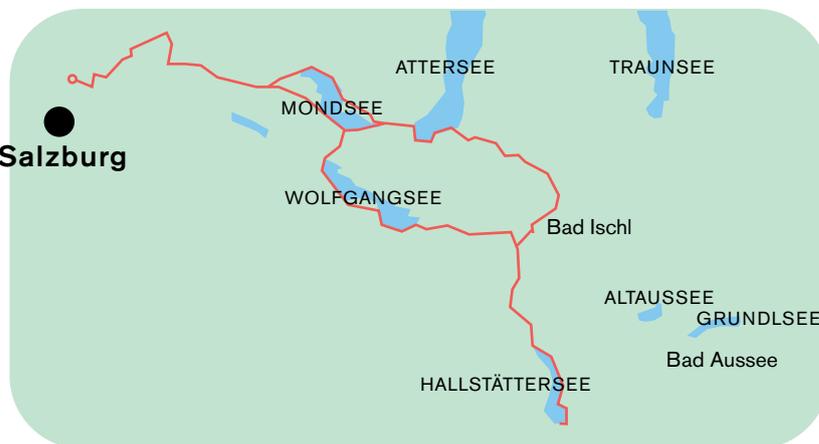
ELITE TOURS

1010 - Operngasse 4 | 01 - 513 22 25 | travel@elitetours.at

www.elitetours.at

„Gschwind ins Wossa hupf'n!“

Unsere Autorin will im Hochsommer drei Tage mit ihren Freundinnen Rad fahren. Voraussetzung: Viel Wasser, wenig Höhenmeter und maximale Fahrfreude. Im Salzkammergut hat sie die perfekte Route gefunden.



Zur Autorin

Julia Beckel evaluiert die Qualität von touristischen Radrouten im Auftrag von Radtourismus und Radlobby Österreich. Nebenstehende Route plante und erfuhr sie zum Privatvergnügen.

Die Strecke

Gesamtstrecke:
ca. 182 Kilometer.
Tag 1: ca 72 km
Tag 2: 49 km
Tag 3: 61 km
1.800 Höhenmeter

Anreise mit den Öffis

Öffentliche Bahnanschlüsse gibt es in Salzburg, Eugendorf sowie mehrere zwischen Bad Ischl und Obertraun.

Links zu den offiziellen Radwegen

R2/R19, Salzkammergutradweg
salzkammergut.at/aktivitaeten/sommer/biken-und-radfahren/r2/r19-salzkammergut-radweg.html

R15, Weißenbachtalradweg
attersee-attergau.salzkammergut.at/oesterreich-tour/detail/430001282/weissenbachtalradweg-r15.html

Mozartradweg
www.mozartradweg.com/de/etappen

Salzkammergut Trophy
www.salzkammergut-trophy.at

Tipp: Teile des Salzkammerguts sind heuer als erste Region Kulturhauptstadt. Wer möchte, kann seine Radtour also auch um das eine oder andere Kultur-Event bereichern.

www.salzkammergut-2024.at

BADEFAHRT: Julia Beckel

Als ich vor kurzem wieder einmal bei mediterranen Temperaturen im Weinviertel schwitze, ist sie wieder da: die jährlich wiederkehrende Sehnsucht nach den tiefen, kalten Seen des Salzkammerguts! Allein der Gedanke kühlt schon ein bisschen.

Normalerweise teste und evaluiere ich touristische Radrouten von Berufswegen. Bei dieser Reise allerdings sollte es mir allein um Genuss und Erfrischung im Wasser gehen – und darum, mit vier Freundinnen drei schöne Tage zu verbringen.

Nachdem wir in unserer Whatsapp-Gruppe wochenlang Ideen und Links für touristische Radrouten herumgeschickt und aufgrund der zu komplizierten Öffi-Anreise aus verschiedenen Richtungen wieder verworfen hatten, entscheiden wir uns dafür, selber eine Route zu basteln und – von Salzburg aus – die Salzkammergut-Seen abzuklappen.

Aus mehreren mit Hilfe der Radtouren-App Komoot erstellten Varianten wählten wir die mit den meisten Seen, den wenigsten Höhenmetern und die mit dem wenigsten Autoverkehr – ganz ohne ging es leider nicht.

Tag Eins: Richtung Attersee

Von unserem Startpunkt am Salzburger Hauptbahnhof radeln wir über Thalgau und Eugendorf zum Mondsee. Nachdem wir um den halben See

gefahren sind, springen wir neben der Straße gleich einmal ins angenehm warme und dort etwas grünliche Wasser. Weiter geht es Richtung Attersee, wo wir im Strandbad baden. Hui – sehr kalt und schwarz! Nur nicht die Füße tiefer hängen lassen!

„An die Felsen wurde ein breiter Metallsteg gebaut, auf dem man über dem Wasser radelt.“

Durchs Weißenbachtal fahren wir weiter ins Trauntal. Und jetzt kommt halt doch ein bisschen Radrouten-Evaluation: Als ich auf der Karte die Route durchs Weißenbachtal sah, war ich erst mal dagegen. Die kurvige, breite Straße ist eine beliebte Motorradstrecke, wo es häufig zu Unfällen kommt. Zum Bergen der verunglückten Motorradfahrenden, die einen bewaldeten Hang hinunter gestürzt sind, muss manchmal auch die Bergrettung ausrücken. Und so eine Strecke mit dem Rad? Nein danke! Wie sich bei näherem Hinsehen zeigte, verläuft parallel eine Forststraße durch den Wald, die für die Radfahrenden freigegeben und als Radweg geöffnet ist – sie ist Teil des oberösterreichischen Weißenbachtalradweges R15.



Vier Freundinnen unterwegs von See zu See. Genuss und Erfrischung pur!

Rechts oben: Pause im Strandbad am Attersee

Der Radweg verläuft auf einem breiten Metall-Steg am Ostufer des Hallstätter Sees.

Über eine stabil wirkende Hängebrücke können Radreisende und Wandernde den Bach queren. Etwas heikel: einzig der teils sehr tiefe Schotter bergab, den wir aber aufgrund der immer wieder auftretenden Motorradgeräusche von der Straße her gerne in Kauf nahmen. Durch die Bereifung unserer Fahrräder – zwei Gravelbikes, ein Tourenrad und zwei Mountainbikes – geht das gerade noch.

Wie ein Schild zeigt, wurde der Weg im Zuge eines Projektes für die Entwicklung des ländlichen Raums aus Mitteln diverser österreichischer Förderstellen und aus EU-Mitteln unterstützt. Am Ende des Weißenbachtals müssen wir dann doch noch ein kurzes Stück auf der Straße zurücklegen und einmal die Bundesstraße zwischen Bad Ischl und Ebensee queren. Danach geht es aber auf dem baulich getrennten Radweg nach Bad Ischl. Wo wir – Heimvorteil und gut fürs Budget – bei einer Freundin übernachten durften. (Danke Uli!)

Tag Zwei: Hallstättersee und Traun

Den zweiten Tag beginnen wir mit leichterem Gepäck, da das Quartier das gleiche bleiben wird: Entlang der Alten Traun fahren wir nach Lauffen, von dort erst am nördlichen Ufer, dann am Salzkammergutradweg nach Steg am Hallstättersee. Beim Schwimmen im Strandbad in Steg zeigt sich: Der Hallstättersee ist noch eine Nuance kälter – aber aufgrund des heißen Sommers wärmer als

in unserer Jugend. Weiter am Ostufer radweg bis zum Strandbad Obertraun, Mittagessen, ein Eis, noch eine Runde Schwimmen im Hallstätter See. Den Besuch in Hallstatt sparen wir uns, v.a. weil es auf der Hallstätter Seite keinen separaten Radweg gibt und wir uns die enge Straße mit den vielen, vielen Autos von Tourist*innen und Einheimischen hätten teilen müssen. Wir nehmen also den gleichen Weg zurück.

Was den Ostuferweg so besonders macht, ist, dass hier an manchen Stellen eigentlich gar kein Platz für einen Radweg wäre. An die Felsen wurde jedoch ein breiter Steg aus Metall gebaut, belegt mit Matten aus Kunststoff oder Gummi, auf dem man über dem Wasser radelt. Sehr schön! Wie viel Mikroplastik aufgrund des Abriebs im See landet, beschäftigt mich allerdings schon.

Am Rückweg springen wir – bevor wir wieder in Ischl einkehren – noch in die Traun – ein bisschen Fließwasser muss auch sein!

Tag Drei: Zum Wolfgangsee & retour

Tag 3: Über die Lindau und die alte Wolfgangstraße zum Wolfgangsee mit Schwimmen im Strandbad in Sankt Gilgen. Der Wolfgangsee erweist sich als sehr angenehm zum Baden, hat mehr Weite und – aufgrund von Wind und Booten – spürbaren Wellengang.

Nach Sankt Gilgen müssen wir dann das unangenehmste Stück der Tour bewältigen: erstens geht es bergauf, zwei-

tens müssen wir über die Landesstraße bei erlaubten 80 km/h über die Scharflinger Höhe wieder zum Mondsee – neben dem Lkw- und Bus-Verkehr: wirklich kein Vergnügen.

Aufgrund des aufziehenden Gewitters und meines gebuchten Tickets mit Radstellplatz für den Railjet lassen wir das zweite geplante Bad im Mondsee aus. Zum Schluss bekommen wir dann doch noch ein paar Regentropfen ab – aber weniger als befürchtet, im Salzkammergut weiß man ja nie so recht, ob man drei Tage am Stück trocken durchkommt.

Fazit: Cool war's (und heiß)

Gut geplante, wunderschöne Strecke entlang der Kulissen aus Seen und Bergen, großteils mit wenig Verkehr auf schmalen Straßen. Sehr laut und daher etwas weniger attraktiv sind die Strecken entlang der Bundesstraßen zwischen dem Weißenbachtal und Hallstatt sowie über die Scharflinghöhe.

Auch wenn wir uns teilweise abseits offizieller Radrouten bewegten, profitierten wir von beschilderten touristischen Radrouten und nutzten Teile des Mozartradweges (in Salzburg), des Salzkammergutradweges (R2/R19) und des Weißenbachtalradweges (R15), die beiden letzteren in Oberösterreich.

In Erinnerung bleiben die intensiven, verschiedenen Farben der Seen und der gemeinsame Spaß.



Zu: Anregungen

Seit Jahren lese ich den DRAHTESEL. Warum wird nie über tote oder verletzte Radfahrer geschrieben? Meiner Ansicht nach könnte über Sicherheit von Infrastruktur auch viel öfter berichtet werden.

Mich würde auch interessieren, was man der Polizei sagen soll, wenn man eine Anzeige machen möchte über einen Autofahrer, der sich nicht an die Verkehrsregeln hält.

Respekt für Ihren Einsatz und Arbeit für die Radfahrer!!

Erik Leidal, MA, Wien

Antwort der Redaktion:

Vielen Dank für Ihre Zuschrift und Ihre Anmerkungen bzw. Anregungen.

Im DRAHTESEL berichten wir regelmäßig über die Verkehrsstatistik, auch über Unfälle und deren Folgen. Jede Mobilitätsform, auch das Radfahren, ist mit Risiken verbunden und das

thematisieren wir regelmäßig. Sehen Sie sich z.B. den Beitrag über Pendlerinnen und Pendler in der Ausgabe 2024-2 an. Wir fokussieren jedoch unsere Berichterstattung auf konstruktive Maßnahmen, die das Radfahren sicherer und komfortabler machen. Und wir weisen auf die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens hin, die eventuelle Risiken mehr als kompensieren.

Dem Thema Infrastruktur – hier geht es immer schwerpunktmäßig um Sicherheit – haben wir sogar ein eigenes Ressort gewidmet. Jedes Heft beginnen wir außerdem mit einem verkehrspolitischen Teil, der typischerweise Infrastrukturthemen berührt: so auch im vorliegenden Heft. Die intensive Berichterstattung über Schwächen und Stärken von Radinfrastruktur hat nicht zuletzt den Zweck, Verkehrsplanung und -politik zu inspirieren bzw. Druck auszuüben, die Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger*innen kontinuierlich zu erhöhen.

DE 2/24

Zu: Leserbrief Dr. Johann Werfring

Nach der Lektüre vieler interessanter Beiträge (mit erstaunlich wenigen Rechtschreib- und Grammatikfehlern!) stieß ich im letzten DRAHTESEL auf den Leserbrief von Herrn Dr. Werfring, dessen Aussagen ich mich vollinhaltlich anschließe.

Ich ersuche Sie, in Hinkunft leserefreundlicher zu schreiben und sich an die Regeln unserer Landessprache zu



Reflektor

Leidenschaft trotz Krücke



Reinhold Seidl

ist Mediendesigner und Journalist in Wien.

¹⁾ Arie aus „Le nozze di Figaro“ von W. A. Mozart

²⁾ „Ich werde immer bei dir bleiben, meine Liebe“ – Liedtext von Gianni Morandi

Wer schon einmal längere Zeit bergauf radelte, und die Beine begannen zu brennen, und der Atem wurde keuchend, und das Ende der Steigung war noch weit, der kennt den Zweifel: „Warum tue ich mir das eigentlich an?“

Erhellendes dazu erlebte ich die letzten Monate: Norovirus, Brechdurchfall, Dehydrierung, Elektrolytentgleisung, Kollaps, Sturz, Knöchelbruch – innerhalb weniger Stunden war ich zum Spitals-Patienten geworden, herausgerissen aus dem Frühjahrstraining, sich mühsam aus dem Bett schälend, um einfachste Verrichtungen angestrengt auf zwei Krücken zu absolvieren.

Nach einigen Tagen wagte ich, bei der Morgenvisite die strenge Ärztin nach der Prognose zu fragen. In zwei bis drei Monaten werde man mit moderater Belastung beginnen können, so die Ärztin. „Und wann werde ich wieder Rad fahren können?“ – „Haben Sie Geduld, und übertreiben Sie nicht.“ Und die weißbemanelte Sphinx rauschte aus dem Zimmer.

Physiotherapie, schweißtreibende Krückenarbeit, den schmerzenden Gipsfuß in der Luft baumelnd. Lange Wochen später kam der schwere

Kalkbrocken vom Bein. Tag für Tag versuchte ich – immer noch an Krücken – die Bein-Belastung zu steigern, die Schmerzen blieben, die Stimmung wechselte zwischen „Radfahren ist vorbei...“ und „immerhin geht es etwas besser als vor einer Woche.“ Die Sehnsucht wuchs: Würde ich eines Tages wieder unter italienischer Sonne Radurlaub machen? Sobald ich zum Gehen nur noch eine Krücke benötigte, wagte ich mich aufs Fahrrad. Freilich zu Hause, auf dem feststehenden Rolltrainer. Der Knöchel schmerzte, aber nicht heftig, zumindest die erste Viertelstunde nicht. Als ich meinen geschwellenen Knöchel betrachtete, intonierte Cherubin aus dem Radio: „Sagt, ist es Liebe, was hier so brennt?“¹⁾

Glücksmomente, Sehnsucht, Zweifeln, Schmerzen – Liebe ist das treffende Wort für meine Beziehung zum Radfahren, und die Frage „Warum tue ich mir das an?“ erübrigt sich damit.

Jetzt freue ich mich wieder regelmäßig an Radausfahrten. Zwar ist der Trainingsrückstand groß, und der Knöchel fordert Rücksicht. Aber es ändert nichts daran: „Insieme a te io restero, amore mio, sempre così.“²⁾

halten, die in ihrer gewachsenen und von verantwortungsbewussten Sprachwissenschaftlern in ein sinnvolles System gebrachten Form gerade nicht sexistisch oder ausgrenzend ist!

Mag. Roland Zisser, 2700 Wr. Neustadt

Herr Dr. Werfring geht in seiner scharfzüngigen und pointierten Analyse auf den wesentlichsten Punkt in diesem Zusammenhang nicht ein: Geschlechtergerechte Sprache ist ein wichtiges Instrument in Richtung Gleichberechtigung bzw. Gleichstellung, wie unzählige Studien belegen.

Wollte man nun das Gut der Schönheit der Sprache - wobei Schönheit freilich im Auge der Betrachterin bzw. des Betrachters liegt - jenem der Gleichberechtigung bzw. Gleichstellung gegenüberstellen, so kann eigentlich nicht zweifelhaft sein, welches höher zu bewerten sein sollte.

Dr. Richard Winkelhofer, Wien

Antwort der Redaktion:

Danke für die Zuschriften zum Thema Gendern im DRAHTESEL, die wir aus Platzgründen nicht alle abdrucken können. Wir sehen aus den Beiträgen daraus sehr deutlich, wie stark das Thema polarisiert und wie sehr unsere

Leserinnen und Leser in dieser Frage gespalten sind.

Die Positionen liegen so weit auseinander, dass es aus unserer Sicht nicht möglich ist, alle Wünsche und Erwartungen gleichermaßen zu berücksichtigen. Irgendjemand – so scheint es – wird immer unzufrieden bleiben.

Unsere Lösung bisher war es stets, die Worte so zu wählen, dass das Thema Radfahren im Mittelpunkt steht und alle Menschen sich angesprochen fühlen, aber auch, dass der Lesefluss gewahrt bleibt: Konkret heißt das etwa, dass wir dort, wo es notwendig ist, das Gendersternchen (*) verwenden. Wenn möglich, verzichten wir aber darauf – etwa durch Verwenden der Paarform (Radfahrerinnen und Radfahrer) oder geschlechtsneutrale Begriffe wie Einsatzkräfte.

Wichtiger freilich als die Fokussierung auf die Wahrung einer bestimmten Form, die als besonders ästhetisch oder gerecht empfunden wird, erscheint uns freilich die Fokussierung auf den Inhalt. Das, was geschrieben steht, sollte – so meinen wir – immer wichtiger sein als das Wie.

Sprache befindet sich in stetigem Fluss, und unsere Regeln der Gram-

matik und der Rechtschreibung für die deutsche Schriftsprache gibt es ja noch gar nicht so lange. Bis ins 19. Jahrhundert war auch unsere Schriftsprache geprägt von einer archaischen Wildheit, die den Reichtum der deutschen Dialekte, Einflüsse und Begriffe spiegelte.

In diesem Sinn hier unser Aufruf, dass wir uns – auch wenn wir unterschiedliche Zugänge zum Thema Gendern haben mögen – hier auf das Verbindende konzentrieren: Und zwar auf die Liebe zum Radfahren, jene Art der Fortbewegung nämlich, die – wie es Louis J. Halle ausdrückte - „dem Flug der Vögel am nächsten kommt“.

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

Anzeigen



**Energie und
Mobilität
neu denken**

**SOLAR
SKY PARK**

INNOVAMETALL GmbH
4240 Freistadt, Galgenau 28
www.innovametall.at



Der Podcast der velophilen Erfolgsgeschichten
reichdurchradeln.at

Termine



Vienna Women Bike Ride am So., dem 15. September, 15 Uhr. Hoffentlich diesmal ohne Regen...

Radlobby Jour Fixes & Arbeitstreffen

Viele lokale Radlobby-Gruppen laden zu offenen Arbeitstreffen und Jour Fixes ein. Die Radlobby freut sich über neue Aktive – auf der Website sind die nächsten Treffen vermerkt – z.B. in Wien am 3. Oktober im Amerlinghaus.

radlobby.at

Tweedride Melk

Sa., 7. September 2024, 14 Uhr
Treffpunkt Prälatenhof des Stiftes Melk

Der Tweedride Melk, der traditionsreichste Tweedride Österreichs, beweist: Radfahren ist schön – und macht schön! Stilvoll nostalgisch gekleidet, beschwingt vom Swing-Jazz der 1920er- und 1930er-Jahre, geht die gemütliche Rundfahrt auf schönen und – falls vorhanden – nostalgischen Fahrrädern etwa eine Stunde vom barocken Stift durch die Stadt Melk und zur Donau. Abschluss in der Innenstadt.

www.radlobby.org/noe/tweedride-melk-2024/

Vintage Tour Donau

So., 8. September, 10 Uhr
Weinkellerei Lenz Moser,
3495 Rohrendorf

Auf historischen Rennrädern bis Baujahr 1990 fährt man durch malerische Landschaften der Donau Niederösterreich Region, entweder 65 Kilometer mit 370 Höhenmetern oder 95 Kilometer mit 870 Höhenmetern.

vintage-tour.at

Critical Mass

Fr., 20. September, 17 Uhr
Schwarzenbergplatz, 1030 Wien

Die Critical Mass, die Radausfahrt für eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums, findet in Wien jeden dritten Freitag im Monat statt. Auch in Bregenz, Graz, Linz, Villach, Klagenfurt und Salzburg wird geradelt. Alle Termine österreichweit auf

criticalmass.at/about/wann-und-wo-ist-criticalmass



Vienna Women Bike Ride

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

In der Nachfolge des internationalen „Fancy Women Bike Ride“ setzt der „Vienna Women Bike Ride“ ein Zeichen für mehr Sicherheit und bessere Radinfrastruktur und lädt alle Frauen* ein, zusammen für eine frauenfreundliche Fahrradstadt zu radeln.

radlobby.at/wien/viennawomenbikeride

Podiumsdiskussion Bruck an der Leitha

Di., 17. September, 19 Uhr
Stadtheater Bruck,
Raiffeisengürtel 43,
2460 Bruck an der Leitha

Im Rahmen der Mobilitätswoche wird in Bruck an der Leitha zum Thema „Radfahren in und um Bruck an der Leitha, wie geht es weiter“ diskutiert.

Fesch am Rad & Radkino

Fr., 20. September, 17 Uhr
Treffpunkt Schloss Wolkersdorf

Mit einer gemeinsamen Radrunde durch Wolkersdorf zeigen wir, dass das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel für fast alle Anlässe ist! Im Anschluss daran mit Filmstart um 19.15 Uhr das Radkino mit dem Film „Immer die Radfahrer“

www.radlobby.org/noe/radkino-wodo-20240920/

Radparade Neusiedl

Sa., 21. September, 10 Uhr
Bahnhof Parndorf, Ausgang
Meierhofgasse

In der Europäischen Mobilitätswoche gibt es wieder eine Radparade der Radlobby Neusiedler See Nord von Parndorf nach Neusiedl am See, um auf die schlechte Radverbindung zwischen diesen größten Nachbarorten im Bezirk aufmerksam zu machen.

10 Jahre Radlobby Melk

Mi., 25. September, 19 Uhr
Tischlerei Melk, Jakob-Prandtauer-Straße 11, 3390 Melk

Seit 10 Jahren aktiv - das wird gefeiert – u.a. mit Livemusik und einer Keynote von Universitätsprofessor Michael Meschik vom Verkehrsinstitut der BOKU Wien.

radlobby.at/noe

Kidical Mass

14. bis 28. September

Mit bunten Fahrraddemos macht die Kidical Mass auf die Forderung nach einem sicheren Verkehrsumfeld für Kinder aufmerksam. Auch im Herbst wird wieder in vielen österreichischen Städten geradelt. Alle Orte und Termine online hier:

kidicalmass.at

KoloRad – Workshop in Bad Radkersburg / Radgona

Sa. So., 5. bis 6. Oktober

Kräfte bündeln - Organisatorische Stärke durch Netzwerkbildung für geeignete Fahrrad-Infrastruktur/Zdrúevanje moči – organizacijska moč z mreženjem za ustrezno kolesarsko infrastrukturo

snipur.co.za/nzubkose

Radlobby-Herbstakademie

Sa. & So., 23. & 24. November

Die Radlobby lädt zur Herbstakademie in Wien! Auf dem Programm stehen aktuelle Themen rund um Rad- und Verkehrspolitik. Außerdem reichlich Gelegenheit zum Kennenlernen, Austausch und Netzwerken. Ob du neu dabei bist oder schon lange mitmachst – wir freuen uns auf dein Kommen! Alle Infos:

radlobby.at/herbstakademie2024

Termine vorbehaltlich eventueller Änderungen – bitte online abklären.

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

So einfach kann Fahrrad gehen:

Schau, dass'd in die Gänge kommst!

Wer jetzt WienMobil Rad abonniert,
radelt die erste halbe Stunde immer gratis.



Laden im
 **App Store**

JETZT BEI
 **Google Play**



Damit sich's leichter radelt

Wien baut jedes Jahr 20 km neue
Radwege - auch für deinen Weg vom Markt.
#radliebewien

Steig
jetzt aufs
Rad!

