

**Regeln fürs Radeln**  
Die Fahrrad-Verordnung  
gehört endlich erneuert  
Seite 10

**Schlüpfrige Schienen**  
Analyse: So werden  
Schienenstraßen sicher  
Seite 14

**Frostige Füße**  
Welche Überschuhe vor  
Nässe und Kälte schützen  
Seite 34

**Mirëdita Albanien!**  
Destination für Radreisen  
mit Kinderanhänger  
Seite 41

# Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



## Gemma Oulu!

Besuch in der winterlichsten  
Fahrradhauptstadt der Welt





Entgeltliche Einschaltung

# Jetzt mitradeln & gewinnen!

Österreich radelt auch im Winter!  
In der App oder online anmelden, losradeln  
und Kilometer eintragen.

11. November 2024 –  
11. Februar 2025



## Jetzt Winterradeln



radelt.at



# Liebe Leserin, lieber Leser!

## Editorial

Wer unter dem Eindruck der jüngsten Wahlergebnisse in und außerhalb Österreichs den Druck verspürt, sich in der Wohnung oder im Fahrradkeller zu verkriechen und sich – biedermeierlich – fürderhin nur noch der Innenraum-Dekoration zuzuwenden oder der Pflege der eigenen Fahrradsammlung, dem sei in dieser Stunde mit lauter Stimme entgegnet: „Verzage nicht!“

Gerade jetzt ist es wichtig – und vermutlich wichtiger denn je, rauszugehen, Gleichgesinnte zu treffen und die verkehrspolitische Arbeit fortzusetzen.

### „Nix mit Biedermeier“

Das Engagement für eine menschenfreundliche Mobilität darf nämlich nicht erlahmen, wenn die Witterung umschlägt. Im Gegenteil – die Arbeit von Fahrrad-Aktivistinnen und -Aktivisten wird umso wichtiger, je lauter die reaktionäre Masse „Autoland, Autoland!“ skandiert.

Apropos Wetter: Der Winter zieht ins Land und mit ihm rutschige Straßen und kalte Zehen. In dieser Ausgabe finden Sie nicht nur Inspiration und Aufmunterung für die dunklen Tage, sondern auch Überlebensstipps: Lesen Sie zum Beispiel den Testbericht von unserem Autor Ben Stagl zu wasser- und kalteabweisenden Überschuhen. Eingefleischte Allwetterradler\*innen wissen, dass es wenig gibt, was einem

das Radfahren übler verleiden kann als frierende Füße. Zum Glück gibt es textile Lösungen sowohl für sportliche Radfahrende wie für Pendler\*innen. Und Kollege Stagl hat sich ganz genau angeschaut, welcher Überschuh für welchen Zweck taugt.

Wer bei jedem Wetter in den Sattel steigt, braucht allerdings mehr als Neopren: Der fahrbare Untersatz muss passen. DRAHTESEL-Autor Mirko Javurek aus Linz verrät in unserer How-to-Rubrik, wie man ein altes Citybike in den perfekten Winter-Cruiser umbaut.

Für alle, die sich gerne im Winter an warme Orte träumen und ihre nächste Radreise planen, dem sei der Bericht von Julian Walkowiak ans Herz gelegt. Der Boss des Fahrrad-Shops United in Cycling in der Wiener Seestadt radelte mit Familie durch den Süden Albaniens und kann diese Destination wärmstens empfehlen.

In diesem Sinn: verzagen Sie nicht! Schlüpfen Sie stattdessen ins warme Merino-Unterhemd, holen Sie das Rad aus dem Keller und treffen Sie freundliche Menschen, die Ihnen gut tun. So lassen sich auch die düsteren unter den Tagen überstehen. Und der nächste Frühling kommt schon bald. (Hoffentlich.)



### Matthias G. Bernold

ist kein Freund des Winters, weil ihm das Kleiden in viele Schichten zu lange dauert und weil es fürs Zelten zu kalt ist. Der Winter hat aber – meint er – auch gute Aspekte: Er endet irgendwann.

## Autor\*innen in diesem Heft



### Ben Stagl

ist einer, der es genau wissen will: Unser Autor prüfte verschiedene Fahrrad-Überschuhe und stakste dafür wadentief durch schlammige Lacken. Sein kompromissloses Testergebnis lesen Sie ab Seite 34.



### Isabel Scherer

erforschte in ihrer Masterarbeit „A Framework for Understanding Winter Cycling Culture“ die Fahrradkultur Oulus. Ihre Erkenntnisse goss sie – ab Seite 26 – in eine außergewöhnliche Covergeschichte.



### Julian Walkowiak

ist Chef des Fahrradshops United in Cycling in der Wiener Seestadt und ein passionierter Rad-Nomade. Mit Familie radelte er letzten Sommer nach Albanien und verliebte sich in Land und Leute. Ab Seite 40.

# Inhalt

## Politik

- 6 Im Interview: Anna Huditz vom AIT**  
Mit Transportrad und KI Fahrrad-Infrastruktur analysieren
- 8 Radverkehr: Konsensfähige Maßnahmen**  
Auf welche Verbesserungen können sich die Parteien einigen?
- 10 Analyse: Fahrradverordnung**  
Die Rechtsgrundlagen gehören dringend überarbeitet!

## Infrastruktur

- 14 Nie wieder Schienenstress**  
Schienenstraßen sind für Radfahrende gefährlich. Muss das sein?
- 17 Recht: Hund gegen Fahrrad**  
Warum Gerichte häufig zu Gunsten von Hundehaltenden urteilen
- 18 Plus / Minus**  
Fahrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand

## Community

- 20 Kolorad: Länderübergreifende Workshops**  
Wie Aktive aus Kärnten, Steiermark und Slowenien kooperieren
- 22 Gewerbe fest im Sattel**  
Professionist\*innen entdecken die Vorteile von Transporträdern

## Lebensstil

- 24 How to: Winterfahrrad**  
Mirko Javurek baut sich das perfekte Bike für Raunächte und Frost
- 25 Fahrrad-Bücher**  
Lesestoff für Velophile

## Produkte & Technik

- 33 Schaufenster: Neue Produkte für Mensch und Rad**  
Handschuhe mit Heizung und Brompton mit großen Wutzlern
- 34 Test: Überschuhe**  
So kommst du trockenen Fußes durch den Winter

## Tour & Reise

- 40 Wangenzwicker inklusive**  
Julian Walkowiak radelt mit Familie durch Albanien

## Forum

- 44 Leserbrief**  
**46 Termine**



## **26 Gemma Oulu!**

Die Covergeschichte in diesem Heft entführt in die Winterhauptstadt des Radfahrens, ins finnische Oulu. Unsere Autorin findet heraus, warum den Menschen dort der Spaß am Radfahren auch bei Kälte nicht vergeht.

## Kolumnen



### **Dratheselchen**

Unsere Kinderseite mit Rätsel und Gewinnspiel Seite 21



### **Fahrrad-Technik**

Gretchenfrage: Mittel- oder Hinterbauständer? Seite 32



### **Brief aus Estland**

Philipp von Gehren über Gelsen und wilde Camper Seite 35



### **Orca**

Denkt über Rollenbilder beim Radfahren nach Seite 44

Impressum: Seite 31

# Aktive Mobilität im Regierungsprogramm verankern!

Leitartikel

Vor der Nationalratswahl hat die Radlobby in einem detaillierten Fragebogen an die zur Wahl antretenden Parteien deren verkehrspolitische Positionen abgefragt. Den Einzug in den Nationalrat schafften schließlich ÖVP, SPÖ, FPÖ, Grüne und NEOS. Spannend ist, dass zehn Radlobby-Forderungen jetzt aufgrund der aktuellen Mandatsverteilung im Parlament mehrheitsfähig wären. Eine Darstellung der Maßnahmen finden Sie im Heft auf Seite 8, die vollständigen Ergebnisse der Umfrage sind auf der Radlobby-Website verfügbar.

Wir können eine eindeutige Tendenz zu mehr Fahrradfreundlichkeit erkennen, für vier Maßnahmen haben sich sogar alle der oben genannten Parteien ausgesprochen. Konkret: Überwachung der Überholabstände durch die Polizei, Nachrüstung von Radständen an allen Bahnhöfen, kostenlose Radkurse für Kinder sowie steuerliche Begünstigung für Arbeitgeber\*innen, die Fahrräder für ihre Angestellten bereitstellen. Diese Maßnahmen schätzen wir als mit überschaubaren Kosten umsetzbar und sie ließen sich an die Bevölkerung positiv kommunizieren.

Bei den restlichen sechs Maßnahmen ist nur jeweils eine Partei dagegen. In vier davon die ÖVP, und zwar bei Anbindung aller Bahnhöfe an das Radverkehrsnetz, österreichweites Leihradsystem, Modernisierung der Fahrradverordnung und gerechtere Verteilung des Verkehrsraums und der Ampel-Grünzeiten.

Eine zentrale Voraussetzung für einen zeitgemäßen Ausbau der Radinfrastruktur ist ein dauerhaftes Investitionsniveau. Die aktuelle Regierung hat mit den klimaaktiv-Bundesmitteln vorbildlich gezeigt, wie es geht und hat bundesweit einen Radinfrastruktur-Bauboom ausgelöst; sowohl in den Städten als auch im ländlichen Bereich.

Die gemeinsam mit Bund und Ländern erarbeitete Grundlagenstudie „Investitionsbedarf Radverkehr“ ermittelte einen Finanzierungsbedarf von rund sieben Mrd. €, um die Ziele des Masterplans Radverkehr zu erreichen. Das erfordert Investitionen in der Höhe von insgesamt 77 € pro Jahr und Einwohner\*in, zehn Jahre lang auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene. Dies sollte in der nächsten Regierungsperiode erreicht werden.

Zu Redaktionsschluss war die Regierungsbildung noch im Gange. Wegen der vielen positiven gesellschaftlichen und gesundheitlichen Effekte empfehlen wir nachdrücklich, aktive Mobilität umfangreich in den Verhandlungen zum Regierungsprogramm zu berücksichtigen.



**Andrzej Felczak**  
Vorsitzender von  
Radlobby ARGUS Wien  
und Radlobby Österreich

Umfrage der Radlobby zu den verkehrspolitischen Positionen der Parteien hier zum Nachlesen:  
[radlobby.at/oesterreich/mehrheit-im-nationalrat](https://radlobby.at/oesterreich/mehrheit-im-nationalrat)



**Schenken Sie ein Drahtesel-Abo!**

Ihnen gefällt der Drahtesel, das österreichische Fahrradmagazin? Erfreuen Sie Freund\*innen und Bekannte (oder sich selbst) mit einem Jahres-Abo 2025!  
[drahtesel.or.at/geschenkabo](https://drahtesel.or.at/geschenkabo)

## Hier kommt das mobile Messlabor



Messtechnik auf drei Rädern: Der „BikeStar“ ist auf Radwegen unterwegs.

Mit „BikeStar“, einem ungewöhnlichen Transportrad, und unter Einsatz von KI erfasst das AIT Austrian Institute of Technology Mängel und Schäden an der Fahrrad-Infrastruktur. Wir sprechen mit Anna Huditz, der Leiterin der Innovationsabteilung.

**DRAHTESEL** Können Sie uns kurz erklären, wozu sie das neue Gefährt benötigen und was seine Vorteile sind?

**Anna Huditz** Wir wollen mit dem Messrad eine verlässliche Planungsgrundlage für Radwege schaffen, indem wir fehlende Informationen präzise und auch auf längeren Strecken erfassen. Um Fahrradinfrastruktur bestmöglich und verkehrssicher zur Verfügung zu stellen, ist eine entsprechende Wartung und Instandhaltung notwendig. Mit dem „BikeStar“

zeichnen wir den Straßenraum, Mängel und Schäden auf und können sie mittels Künstlicher Intelligenz automatisiert klassifizieren.

*Wie geht das vor sich?*

Das Messrad ist mit hochpräziser Sensorik ausgestattet und kann Radinfrastruktur fahrend vermessen. Die Messwerte werden durch ein Koppelnavigationssystem mit genauen Koordinaten versehen. Für die Dokumentation und dreidimensionale Einmessung können die Bilder von Spezialkameras oder das Laserscanning verwendet werden: So messen wir unter anderem Breiten der Fahrbahn, Markierungen und deren Farbe, Bewuchs, Risse und Asphalt Schäden (z.B. durch Wurzeln), Unebenheiten, Verkehrszeichen, Abstände, Sichtbeziehungen.

*Bitte beschreiben Sie den Entwicklungsprozess!*

Wir entwickeln das Fahrrad seit 2022, ausgehend von unserer bereits vorhandenen Expertise bei der Erfassung des Straßenzustands. Zusätzlich haben wir Stakeholder befragt, um den „BikeStar“ auf die konkreten Bedürfnisse und Fragestellungen anzupassen. Basis des Hochleistungslabors ist ein dreirädriges Transportrad. Es bietet mehr Standhaftigkeit, und die drei Auflagepunkte sind beim präzisen Messen von Vorteil. In der Transportbox stecken Messtechnik und Stromversorgung. Ein Elektromotor und die automatische Schaltung sorgen für Fahrkomfort – das Rad wiegt immerhin 90 Kilogramm.

### ↑ Top

#### Harmonisiertes Kilometergeld für Rad und Auto

Mit 1. Jänner 2025 werden die Kilometergeldsätze erstmals seit 2011 erhöht und betragen einheitlich 50 Cent für Pkw, Motorrad oder Fahrrad, damit wurde eine Radlobby-Forderung umgesetzt; der Umstieg auf das Fahrrad für betrieblich bedingte Fahrten wird attraktiver. Das neue Kilometergeld schafft eine einheitliche Regelung zur Erstattung der Kosten, die durch die Nutzung eines privaten Fahrzeugs für dienstliche Zwecke entstehen. Für Radfahrer erhöht sich damit das Kilometergeld von bisher 38 Cent pro Kilometer um fast ein Drittel. Zudem wird die Obergrenze für dienstlich gefahrene Kilometer bei Fahrrädern von 1.500 auf 3.000 pro Jahr angehoben.

### ↓ Flop

#### Simplon schlittert in Insolvenz

Der 1961 als Familienbetrieb gegründete Vorarlberger Fahrradhersteller Simplon ist insolvent. Die Verbindlichkeiten des Traditionsunternehmens sollen laut Eigenangaben ca. 44,5 Millionen € betragen. Grund für die Schwierigkeiten seien der intensive Wettbewerb und hoher Preisdruck im Fahrradgeschäft.

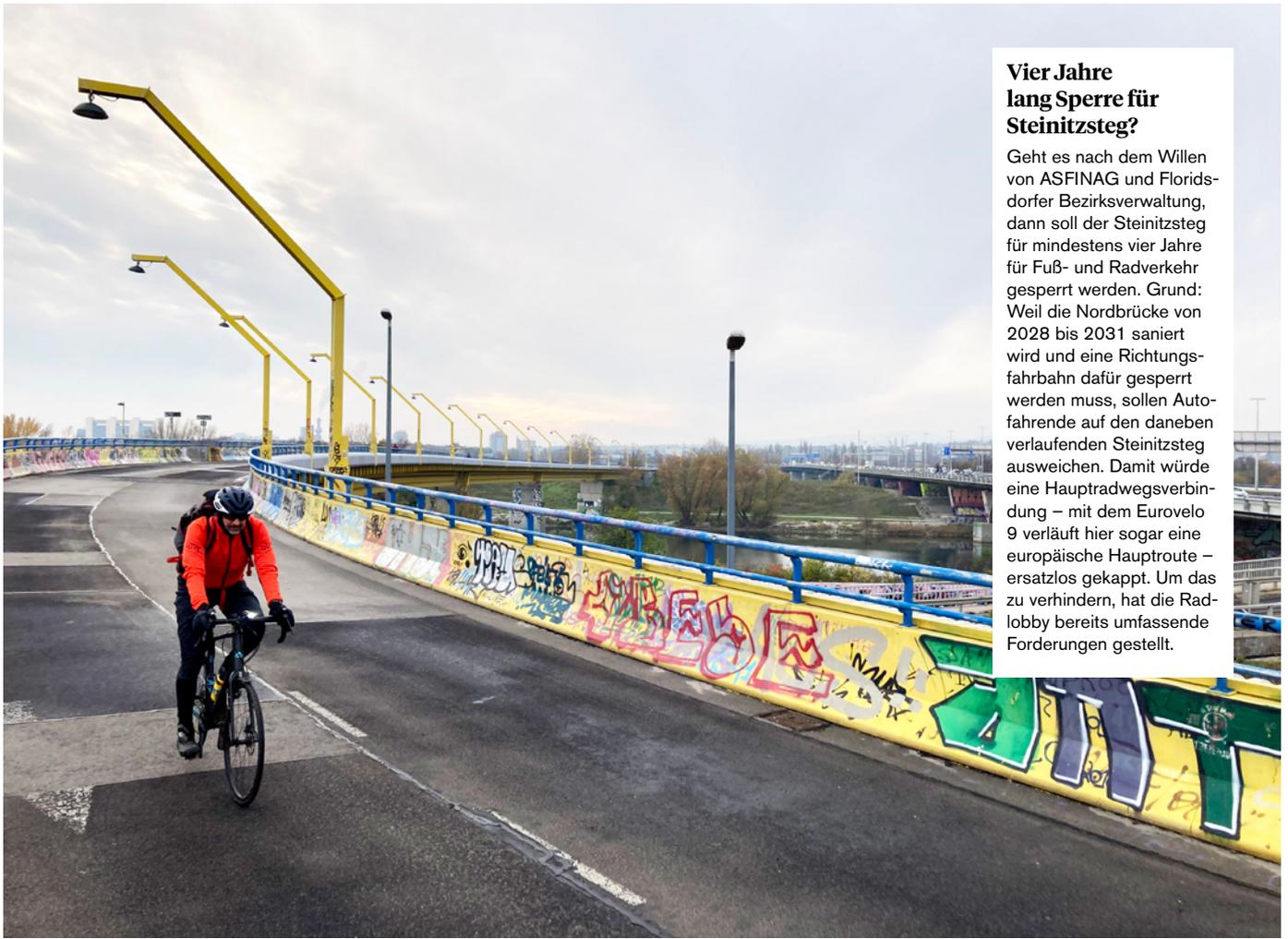
## 34

#### Millionen Rad-Kilometer

kamen heuer bei „Österreich radelt“, der größten heimischen Rad-Challenge, zusammen. Mehr als 43.500 Radfahrer\*innen traten für 1.260 Betriebe, 720 Gemeinden, 370 Vereine und 150 Bildungseinrichtungen in die Pedale: Ein Teilnehmendenrekord. Die zurückgelegten Rad-Kilometer werden in der „Österreich radelt“-App aufgezeichnet.

Die Sieger der Aktion wurden im November im Bundesministerium für Klimaschutz ausgezeichnet.

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



### Vier Jahre lang Sperre für Steinitzsteg?

Geht es nach dem Willen von ASFINAG und Flordisdorfer Bezirksverwaltung, dann soll der Steinitzsteg für mindestens vier Jahre für Fuß- und Radverkehr gesperrt werden. Grund: Weil die Nordbrücke von 2028 bis 2031 saniert wird und eine Richtungsfahrbahn dafür gesperrt werden muss, sollen Autofahrende auf den daneben verlaufenden Steinitzsteg ausweichen. Damit würde eine Hauptradwegsverbindung – mit dem Eurovelo 9 verläuft hier sogar eine europäische Hauptroute – ersatzlos gekappt. Um das zu verhindern, hat die Radlobby bereits umfassende Forderungen gestellt.

## Blick in die Welt

### KAIFENG

#### „Critical Mass“ zu den Teigtaschen

Wie der Spiegel berichtet, radeln in der zentralchinesischen Provinz Henan regelmäßig zehntausende Studierende von der Großstadt Zhengzhou ins etwa 50 Kilometer entfernte Kaifeng. Grund der nächtlichen Ausfahrten, die zumeist auf Leihfahrrädern stattfinden: Spezielle Teigtaschen, für die Kaifeng berühmt ist.

Weil sich immer mehr Menschen diesen Touren anschlossen und die Masse der Radfahrenden den Kfz-Verkehr immer wieder zum Erliegen brachte, richtete die Polizei zeitweise Kontrollen ein und sperrte die Fahrradwege auf der Route. Begonnen hatte alles Mitte Juni, als vier Studentinnen erstmals die „Genuss-Tour“ absolvierten, ihre Fahrt auf Video dokumentierten und das Video auf sozialen Netzwerken viral ging.

### KIEL

#### Grüne Welle für Radfahrende

Zumindest einige fahrradfreundlichere Ampeln gibt es seit kurzem in Kiel: Wie der Norddeutsche Rundfunk berichtet, erkennen Wärmebildkameras an Kreuzungen in der Nähe der Kieler Universität, wenn sich Radfahrende den Ampeln nähern und bleiben dann länger grün.

„Wir möchten den Radverkehr beschleunigen und die Wartezeiten an den Ampeln verkürzen“, wird Dan Ma, die den Sachbereich Verkehrssystemmanagement bei der Stadt Kiel leitet, zitiert. Vorerst gibt es die Wärmebildkameras nur im Rahmen eines auf zwei Jahre angesetzten Pilotprojekts auf einer 500 Meter langen Teststrecke.

### JAPAN

#### Härtere Strafen gegen Rad-Sünder

Mit 1. November 2024 hat das japanische Parlament die Strafen gegen Radfahrende, die gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen, drastisch verschärft. Wie die Neue Zürcher Zeitung (NZZ) berichtet, drohen Radfahrenden, die mit dem Handy hantieren, seither Strafen von bis zu 100.000 Yen (600 Euro) oder sechs Monaten Haft. Radfahren unter Alkoholeinfluss wird mit Geldstrafe von über 3.000 Euro und Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren geahndet. Für 115 weitere Vergehen wie das Ignorieren einer roten Ampel werden zwischen 5.000 und 12.000 Yen fällig.

Hintergrund der Novelle sei die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen Fahrräder beteiligt seien: 2023 kam es in Japan zu rund 72.000 Verkehrsunfällen, an denen Radfahrende beteiligt waren – was etwa 23 Prozent aller Verkehrsunfälle entspricht.

### SCHWEIZ

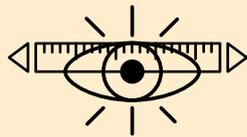
#### Autobahn-Ausbau wurde abgelehnt

Die Schweizer und Schweizerinnen haben in einer Volksabstimmung im November mit knapper Mehrheit den Ausbau von sechs Autobahnteilstücken abgelehnt. Wie der ORF berichtet, stimmten knapp 53 Prozent der Bürger und Bürgerinnen gegen die Projekte. Für die Projekte waren rund fünf Milliarden Euro veranschlagt gewesen. Der Ausbau hätte unter anderem Abschnitte von Autobahnen bei Bern, Basel, Schaffhausen und St. Gallen betroffen – darunter waren auch drei Tunnelprojekte.

# Maßnahmen mit Mehrheit

Die Radlobby hat sich bei den österreichischen Parteien umgehört, um jene radfreundlichen Maßnahmen zu ermitteln, auf die sich alle Parteien einigen können. Hier sind die wichtigsten.

BERICHT *Valentin Eisendle und Roland Romano*  
INFOGRAFIK *Daniela Bernold*



Überwachung der Überholabstände



Kostenlose Radkurse für Kinder

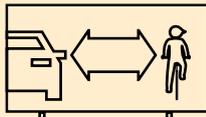


Radständer an allen Bahnhöfen



Steuerliche Begünstigung für Diensträder

## 183

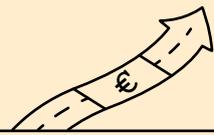
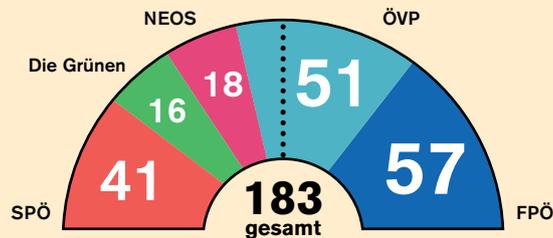


Kampagnen zum Überholabstand

## 126



Sitze im Nationalrat je Partei

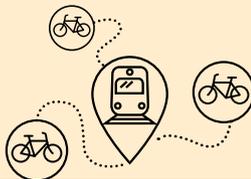


Faires Kilometergeld

## 142



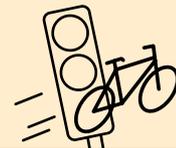
Modernisierung der Fahrradverordnung



Anbindung aller Bahnhöfe ans Radverkehrsnetz



Leihradsystem wie in den Niederlanden



Gerechtere Grünzeiten an Ampeln

## 132



In Österreich setzt sich die Radlobby seit Jahren für eine fahrradfreundlichere Verkehrspolitik ein. Ein zentraler Hebel liegt darin, Maßnahmen vorzuschlagen, die eine breite parlamentarische Mehrheit finden. In einem detaillierten Fragebogen („Stimme fürs Rad“) hat die Radlobby vor der Wahl die Haltung der Parteien zu Sicherheit, Fahrrad-Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Motivation und Anreizen ermittelt. Folgen die Parteien ihren in der Umfrage dargelegten Positionen, dann könnten folgende Maßnahmen beschlossen werden.

### **1. Bewusstsein bilden zum Überholabstand**

Laut StVO müssen Kfz beim Überholen von Radfahrenden einen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Meter innerorts und zwei Meter außerorts einhalten. Dieser wird vielerorts leider nicht eingehalten. Die Radlobby fordert eine vom Bund initiierte Informations-Kampagne, um auf den gesetzlichen Mindest-Überholabstand aufmerksam zu machen. Wie die Umfrage zeigt, ist so eine Bewusstseins-Kampagne mehrheitsfähig und – wie das von der Radlobby initiierte Pilotprojekt „Abstandskampagne“ (radlobby.at/abstand) zeigt – können Schilder und Banner leicht aufgestellt werden. Darüber hinaus könnten Infoschaltungen in Ö3 wirksam zur Sensibilisierung beitragen, weil dort Verkehrsfunk-Meldungen im Radio gesendet werden und somit Autofahrende diesen Kanal hören.

### **2. Polizeiliche Überwachung der Überholabstände**

Um die Einhaltung des sicheren Überholabstands zu gewährleisten, ist die Überwachung durch die Polizei notwendig. Dies setzt voraus, dass geeignete Messgeräte entwickelt und verfügbar gemacht werden. Wo dies nicht möglich ist, könnten verstärkte Kontrollen auf Grundlage „dienstlicher Wahrnehmungen“ – besonders auf Freilandstraßen – stattfinden.

### **3. Anbindung aller Bahnhöfe an das Radverkehrsnetz**

Eine bessere Rad-Anbindung an Bahnhöfe erhöht die Attraktivität des Radverkehrs. Insbesondere im ländlichen Bereich, wo der lokale öffentliche Verkehr oft schlecht ausgebaut ist. Diese Investition in die Infrastruktur ist verhältnismäßig kostengünstig und politisch leicht umsetzbar.

### **4. Offensive zur Nachrüstung von Radständern an Bahnhöfen**

Die Bereitstellung ausreichender und sicherer Radabstellplätze an Bahnhöfen ist eine einfache, aber wirksame Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Die damit verbundenen Kosten sind überschaubar, während die Maßnahme in der Bevölkerung bestimmt sehr positiv aufgenommen wird.

### **5. Leihradsystem wie in den Niederlanden**

Ein nationales Leihradsystem, ähnlich dem niederländischen „OV fiets“, das von der Bahngesellschaft Niederlande Spoorwegen betrieben wird, könnte die Multimodalität – also die Kombination von Öffis und Fahrrad – im Land erheblich fördern. Leihräder an Bahnhöfen würden nicht nur eine attraktive Alternative für Reisende bieten und den motorisierten Individualverkehr reduzieren – sie sind auch mehrheitsfähig.

### **6. Gerechtere Verteilung von Verkehrsraum und Grünzeiten**

Eine zeitgemäße Anpassung der Verkehrsraumverteilung sowie der Ampelschaltungen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs ist überfällig. Derzeit sind die Grünzeiten für den motorisierten Verkehr optimiert, während Radfahrende und Fußgänger\*innen benachteiligt werden. Politisch wäre die Umsetzung kürzerer Umlaufzeiten und längerer Grünphasen für aktive Mobilität mehrheitsfähig.

### **7. Modernisierung der Fahrradverordnung**

Eine Modernisierung der gesetzlichen Regelungen für Fahrräder und -anhänger ist dringend erforderlich. Für eine Anpassung der Bestimmungen, wie von der Radlobby gefordert, ließe sich im Nationalrat eine Mehrheit finden: etwa um den Transport mehrerer Kinder oder das Mitführen höherer Lasten zu ermöglichen. Ein entsprechender Gesetzesentwurf befindet sich derzeit bereits in Begutachtung (siehe Bericht auf Seite 10).

### **8. Steuerliche Begünstigung bei der Fahrradbereitstellung**

Um das Fahrrad als Verkehrsmittel im Arbeitsumfeld zu fördern, bieten sich steuerliche Entlastungen für Arbeitgeber\*innen an, die ihren Angestellten Fahrräder zur Verfügung stellen. Das fördert aktive Mobilität und verbessert die Gesundheit der Mitarbeitenden. Eine Mehrheit an Mandaten ist vorhanden.

### **9. Kostenlose Radkurse für Kinder an Schulen und in Freizeiteinrichtungen**

Ebenfalls konsensfähig: Kostenfreie Radfahrkurse an Schulen und in Freizeiteinrichtungen vermitteln frühzeitig Verkehrskompetenzen und erhöhen die Verkehrssicherheit.

### **10. Faires Kilometergeld für Fahrrad-Pendler\*innen**

Derzeit gilt für Radfahrende eine Kilometerbegrenzung von 1.500 Kilometer pro Jahr, was eine Benachteiligung gegenüber dem motorisierten Verkehr darstellt. Die Radlobby fordert eine Anpassung dieser Regelung: Kurz vor der Wahl hat die letzte Regierung bereits eine Anhebung auf 3.000 km pro Jahr sowie eine Erhöhung des Kilometergeldes von 0,38 € auf 0,50 € umgesetzt.

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



# Fahrradverordnung endlich erneuern

Die österreichische Fahrradverordnung ist bereits 23 Jahre alt und in vielen Punkten modernisierungsbedürftig. Insbesondere beim Transport von Kindern fehlt es an sachgerechten Regelungen. So ist etwa die gängige Mitnahme von zwei Kindern auf Longtail-Transporträdern laut Verordnung derzeit nicht zugelassen.

Die österreichische Fahrradverordnung (FVO) ergänzt die Straßenverkehrsordnung um detaillierte Bestimmungen zu Kindertransport, Anhängern und Ausrüstung. Ihre Regelungen wenden sich gleichermaßen an den Fahrradhandel und die Nutzer\*innen.

ANALYSE: Philipp Schober

**W**er die heimische Gesetzeslage zum Thema Radfahren mit jener in den EU-Mitgliedsstaaten Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Niederlande und Schweden vergleicht, wird zwei grundsätzliche Unterschiede bemerken: Erstens sind die Bestimmungen in den verglichenen Ländern deutlich weniger detailliert und kompliziert. Zweitens erfolgt die Regelung von Produktverwendungen im Kinder- und sonstigen Transportbereich weniger über Gesetze als über Produktnormen.

## Komplexer Kindertransport

Ein gutes Beispiel für die Unzulänglichkeiten und Widersprüche der österreichischen Regelung ist der Kindertransport: Laut §6 Fahrradverordnung (FVO) ist die Beförderung von mehr als einem Kind unzulässig, wenn diese in Kindersitzen transportiert werden und nicht mit Fahrrädern „in einer Transportkiste“. Bis zum Alter von 8 Jahren ist aber ein Kindersitz vorgeschrieben.

Dadurch entsprechen Transporte auf zahlreichen Longtail-Rädern, die mit der Möglichkeit der Befestigung von zwei Kindersitzen hintereinander ausgestattet sind, nicht der FVO, weil eben nur ein Kindersitz hinter dem Sattel zulässig ist. Bei der Beförderung von Personen und insbesondere Kindern weisen alle untersuchten Staaten Regelungen auf, die zum Großteil das Alter heranziehen (im Bereich 5 bis 7 Jahre) und sich darauf beschränken, nicht mehr Personen zu befördern, als geeignete Sitze vorgesehen oder vorhanden sind.

In Österreich ist aber eine Kindersitzpflicht bis 8 Jahre vorgeschrieben – dabei gibt es für ein durchschnittliches Gewicht dieses Alters kaum zulässige Produkte am Markt.

## Kinder-Nachziehlösungen

Eine weitere Regelungs-Lücke klappt bei den sogenannten Nachlaufrädern und Tandemstangen, die ein Kinderfahrrad an ein Erwachsenenfahrrad koppeln. Sie sind in der derzeitigen FVO



Mehrere Kinder auf dem Longtail-Transportrad. In den meisten EU-Ländern rechtlich zulässig. In Österreich besteht Regelungsbedarf.

nicht vorgesehen bzw. laut StVO nicht zulässig. Solche Systeme eignen sich aber besonders für längere Touren mit Kindern oder helfen Familien dabei, Abschnitte ohne getrennten Radweg im Mischverkehr sicher zu überbrücken.

Die zunehmende Vielfalt an Fahrzeugen, die rechtlich einem Fahrrad entsprechen, machen immer größere Ladegewichte durch technische Weiterentwicklungen möglich. Auch hier hinkt die österreichische Rechtslage mit der Beschränkung auf 250 kg Ladegewicht der Zeit hinterher. Deutschland und Schweden setzen hier auf Eigenverantwortung: Die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs soll durch die Ladung nicht eingeschränkt sein und nur Güter transportiert werden, die so schwer oder groß sind, dass sie am Fahrrad sicher manövriert werden können.

### Auflaufgebremste Anhänger

In Österreich regelt die FVO in § 5, dass Fahrradanhänger einachsiger und mit einer Radblockiereinrichtung, die auf beide Räder wirkt, oder einer Fest-

stellbremse auszustatten sind. Damit sind moderne zweiachsige Anhängermodelle, die für bis zu 200 kg Beladung konstruiert und auflaufgebremst sind, von der Benutzung in Österreich eigentlich ausgeschlossen, da das Vorderrad als zweite Achse gilt. In Frankreich, den Niederlanden und Schweden ist kein höchst zulässiges Ladegewicht bei Fahrrädern und -anhängern festgeschrieben.

Bei den zunehmend veralteten Regelungen der FVO besteht dringender Überarbeitungsbedarf. Die Gesetzeslage sollte von der neuen Bundesregierung weiter der Lebensrealität angepasst werden, in Form einer modernen und einfachen Gesetzgebung. Diese würde nicht nur die zunehmende Vielfalt an Fahrzeugen und technische Weiterentwicklungen abdecken, sondern auch nutzerseitig Klarheit und Rechtssicherheit schaffen.

## Nach niederländischem Vorbild

Die Umgestaltung der Wiener Argentinierstraße als Fahrradstraße soll im Dezember 2024 abgeschlossen sein. Der Umbau nach niederländischem Vorbild ist weitgehend gelungen.

BERICHT: Andrzej Felczak

Die Argentinierstraße verbindet das Stadtzentrum Wiens mit dem Hauptbahnhof und ist zentrales Herzstück der Radschnellverbindung Süd. Sie ist die viertmeistbefahrene Radstrecke in Wien. Für eine derart intensive Nutzung war der Radweg aus den 1980er-Jahren längst viel zu schmal und aufgrund vieler Quergassen nicht sicher. Die Radlobby hat sich deshalb seit 2015 intensiv für den Umbau zur Fahrradstraße eingesetzt. Als 2022 die Anrainer\*innen bei einer Abstimmung für diese Variante optierten, waren auch die politischen Hindernisse ausgeräumt.



Sieht hübsch aus: Die neu umgestaltete Argentinierstraße in Wien

### Roter Asphalt

Die Neugestaltung erfolgt, erstmals in Österreich, als Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild. Roter Asphalt und große Fahrradpiktogramme signalisieren: Radfahren ist hier die Hauptverkehrsform, das Auto bloß Gast. Die Fahrbahnbreite ist mit fünf Metern so gewählt, dass Kfz Radfahrende bei Fahr-

rad-Gegenverkehr nicht überholen können. Hier ist Fahrrad-Tempo angesagt. Gegenläufige Einbahnführungen des motorisierten Verkehrs und Pflasterinseln in den Kurven sorgen für Verkehrsberuhigung und mindern die Risiken beim Ab- und Einbiegen.

Durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sind die wichtigen

Sichtbeziehungen bei den Querstraßen verbessert.

### Bessere Aufenthaltsqualität

Grünbeete, Bäume, helle Pflasterung im Gehbereich und Wasserspiele wirken kühlend. Breitere Gehsteige, eine Fußgängerzone bei der St.-Elisabeth-Kirche, eine Parkerweiterung, Sitz- sowie Spielgelegenheiten erhö-

hen die Aufenthaltsqualität. Freilich ist der Durchzugs-Kfz-Verkehr in einem Teilabschnitt immer noch hoch; Verkehrszählungen und deren Auswertung durch die Radlobby zeigen: Es gibt noch einige Kfz-Lenkende, die die Argentinierstraße als Schleichweg nutzen. Derlei sollte durch Einbahnregelungen und Verkehrsfilter unterbunden werden.



### WAS HEISST EIGENTLICH?

## Wohnstraße

Wohnstraßen werden durch ein großes, blaues Schild, das spielende Menschen, ein Auto und ein Haus zeigt, gekennzeichnet. Radfahrende dürfen hier fahren, sogar nebeneinander – allerdings nur mit maximal 10 km/h. Wenn die Wohnstraße eine Einbahn ist, darf man dennoch in beide Richtungen radeln, auch wenn es nicht extra gekennzeichnet ist. Kfz dürfen eine Wohnstraße

nicht durchfahren. Zufahren ist erlaubt – in Schrittgeschwindigkeit. Parken dürfen Autos nur an gekennzeichneten Stellen. Kfz wie Radfahrende haben beim Verlassen der Wohnstraße Nachrang.

Menschen dürfen auf der Fahrbahn gehen und sogar spielen. In der Praxis sind spielende Kinder auf Wohnstraßen ein seltener Anblick. Für eine wirkungsvolle Verkehrsber-

uhigung reicht die Definition als Wohnstraße nicht aus, sondern es braucht eine Straßenumgestaltung, die eher zum Verweilen als zum Durchrasen einlädt.

Es kommt auch vor, dass eine Straße, die für Autos zu schmal zum Parken ist, zur Wohnstraße gemacht wird, um dort am (ehemaligen) Gehsteig Kfz-Parkplätze zu markieren...

Mario Sedlak

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**

# Schienen- stress

Straßenbahnschienen bedeuten für Radfahrende Gefahr und Stress. Doch es gibt viele Möglichkeiten, das Unfallrisiko zu verringern und Schienenstraßen für Radfahrende sicherer zu machen. Ein Überblick.

BERICHT: Philipp Schöber

## GLOSSAR

### Gleis-Schiene

Das Gleis besteht aus den zwei Schienen. Als tragende Unterlage werden Schwellen oder eine feste Tragschicht aus Beton oder Asphalt verwendet. Befestigungselemente halten die Schienen im fortlaufend gleichbleibenden Abstand – der so genannten Spurweite – zueinander.

### Seiten-, Fahr- und Mittelrog

Bereich zwischen Gehsteig und Schiene; Bereich zwischen den beiden Schienen; Bereich zwischen zwei Gleisen.

### Oberbau

Der Oberbau kann offen, geschlossen oder als sogenanntes Grüngleis ausgeführt werden. Grundsätzlich wird zwischen einem Schotteroberbau (meist ohne Eindeckung) und einer „Festen Fahrbahn“ unterschieden, auf dem die Gleise liegen.

**E**in Problem, das viele Radfahrende kennen: Eine stark befahrene Straße mit wechselnden Breiten zum rechtsseitigen Gehsteig oder parkenden Autos, mittig verlaufende Straßenbahnschienen und hohe Geschwindigkeiten von Kfz im Rücken. Im Haltestellenbereich wird die Straße eng, die Randsteinkante der Haltestelle ragt bis zu 20 Zentimeter hoch. Um beim Tritt in die Pedale dort nicht aufzusetzen, wird ein Wechsel zwischen die Straßenbahnschienen notwendig: ein riskanter Moment. Die Reifen eines Fahrrads können hier leicht in den Spalt der Schiene geraten und verkanten. Ein Sturz ist dann schwer vermeidbar. Tatsächlich wissen die meisten Radfahrenden, die sich in größeren Städten bewegen, von Stürzen oder zumindest heiklen Situationen auf Schienenstraßen zu berichten. Dabei könnten derlei Gefahrensituationen vermieden werden – vorausgesetzt die Verkehrsplanung nimmt darauf Bedacht und geht das Problem konsequent an.

### „Budapester“ in Wien

In Wien ist das Finden der richtigen Fahrlinie zwischen Gleisen, schlecht verlegten Betonplatten, geparkten Autos und wiederkehrenden Haltestellen besonders schwierig. Der Grund dafür: die Bauweise. Vorgefertigte Betonplatten, sogenannte Budapester, die vom Kran auf eine Schicht Kies gesetzt werden. Damit gibt es etwa alle 1,5 Meter eine Querruge und zusätzlich Längsfugen neben den Schienen. Bei zweigleisiger Ausführung sind bis zu zehn Spalten zu queren. Eine zusätzliche Herausforderung für Radfahrende. Im Lauf der Zeit bewegen sich die lose ver-

legten Platten und gefährliche Kanten entstehen – die Folgen: Sturzgefahr für Einspurige, sinkender Fahrkomfort für den Autoverkehr und Lärm für die Anrainer\*innen. 75% des Wiener Straßenbahnnetzes sind mit einer Eindeckung mit solchen Großflächenplatten ausgeführt.

### Asphalt statt Betonplatten

Es geht aber auch anders: In der Klosterneuburger Straße in Wien-Brigittenau kam 2017 erstmals das „Rheinfeder“-System zum Einsatz. Hier wird der Schienenzwischenraum mit Asphalt aufgefüllt. Das damals neue Montagesystem ermöglicht auch einen anderen Oberbau der Gleise. Für die Stadtgestaltung ergibt sich dadurch die theoretische Möglichkeit, beliebige Beläge von Asphalt über Pflaster bis hin zu Rasengleis zu verwirklichen. In anderen Städten wie Amsterdam, Brüssel, München, Düsseldorf/Neuss, Dresden, Bratislava, Linz und Gmunden wurde das System schon in vielen Varianten eingesetzt.

Auch das „Rheinfeder“-System ist allerdings nicht die ultimative Universallösung: Laut Wiener Linien ist Asphalt in drei Bereichen nicht möglich: In Gleiskurven und im Weichenbereich durch erhöhte Belastungen sowie im Haltestellenbereich, wo durch das häufige Abbremsen und Anfahren der Straßenbahnen der Verschleiß der Gleise erhöht ist. Für den öfter nötigen Tausch der Schienen sind die Betonplatten aufgrund der besseren Zugänglichkeit ebenfalls besser geeignet. Auch im Kreuzungsbereich hat die Asphaltdeckung Schwächen: Autos und Lkw erzeugen Asphaltverdrückungen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge,



#### **Achtung Gefahr!**

Nasse oder vereiste Schienen sind besonders rutschig. Radfahrende, die beim Überqueren der Schienen nicht den richtigen Winkel einhalten, laufen Gefahr, auf der glatten Metalloberfläche auszurutschen und zu stürzen.



#### **Piktogramme**

Sharrow-Piktogramme zwischen den Schienen geben Radfahrenden in beengten Schienenstraßen Orientierung und machen andere Verkehrsteilnehmer\*innen auf Radfahrende aufmerksam.

#### **Eindeckung**

Wird der Gleiskörper auch durch andere Verkehrsteilnehmer:innen genutzt, wird eine geschlossene Eindeckung aus Asphalt, Beton, Pflaster oder Fertigteilen verwendet. Bei Gleisabschnitten ohne externe Benutzung werden überwiegend Schotteroberbauformen oder Grüngleise angewandt.

#### **Fugenbänder**

werden zwischen Asphalt und Schiene geklebt, um Wassereintritt zu verhindern. Durch die geschlossene Fuge ergibt sich für Radfahrende eine ebene Fahrfläche ohne unangenehme Kanten.

#### **Straßenbahnnetzlänge**

Wien 171 km  
Graz 66 km  
Linz 30,4 km  
Innsbruck 19,5 km  
Gmunden 2,3 km



#### **Klare Trennung**

Grüngleis mit hochliegenden Vegetationsebene und verkehrsberuhigte Flächen für Radfahrende.

# Schienensturzgeschichten

## **Reinhard Klauser**

Ich bin vor einiger Zeit mit meinem damals 9-jährigen Sohn in Wien vom 18. in den 16. Bezirk geradelt; nachdem keine sichere Radinfrastruktur in diesem Bereich vorhanden ist, sind wir in ruhigeren Gassen gefahren, allerdings auch ein kurzes Stück mit Straßenbahnschienen – dort kam mein Sohn zu Sturz (zum Glück ohne Verletzung). Wir haben dann im wunderbaren Radmotorikpark an der Neuen Donau in Kaiser-mühlen das Queren von Schienen geübt. Seitdem sind wir schienensturzfrei :)

## **Johann Schneider**

In der Lerchenfelder Straße sind die Schienen relativ alt und mit Betonplatten versehen. Zwischen den Platten sind die Spalten relativ groß. Ich fuhr rechts der Gleise und wollte an einer Engstelle mit Parkplätzen, nachdem mich ein Auto überholt hatte, nach links zwischen die Gleise fahren. Leider hatte ich nicht gesehen, dass der Autolenker links abbiegen wollte und während des Überholens langsamer wurde. Das hat mich so aus dem Konzept gebracht, dass ich leicht getaumelt bin und mein Vorderrad zwischen Schiene und Betonplatte eingeklemmt wurde. Zum Glück ist mir bei dem Sturz nicht viel passiert – aber meine Felge hatte tiefe Schrammen.

*Fortsetzung von Seite 15*

deshalb setzen die Wiener Linien hier weiterhin auf die Ausführung in Beton. In Graz und Innsbruck ist in diesen Bereichen auch Asphalt möglich.

### **Möglichst bauliche Trennung**

Die Planungsrichtlinien RVS Radverkehr empfehlen auf Grund der erhöhten Sturzgefahr im Gleisbereich grundsätzlich die Trennung von Straßenbahnen und Radfahrenden sowie den Bau separater Radwege entlang von Schienenstraßen. In schmalen Straßen, in denen der Platz für baulich getrennte Radwege fehlt, können markierte Anlagen wie Radfahrstreifen, die seitlich der Schienen verlaufen, eine sichere Alternative bieten.

Gutes Beispiel: In der Grazer Petersgasse sind vor kurzem blau markierte Radfahrstreifen nach diesem Vorbild angelegt worden. Möglich wurde dies durch die Freimachung des Kfz-Parkstreifens.

Wenn das Markieren eines Radfahrstreifens nicht möglich ist, soll – laut Richtlinien – zwischen dem Verkehrsraum der Straßenbahn und dem Fahrbahnrand eine Breite von mindestens 1,5 Meter zur Verfügung stehen. Dies ermöglicht ein sicheres Überholen von Radfahrenden durch die Straßenbahn. Abstände von 0,5 bis 1,5 Meter seien zu vermeiden, da sie unklare Breitenver-

hältnisse hinsichtlich des Überholens von Radfahrenden durch die Straßenbahn darstellen, stellt die Richtlinie klar. In engen Stadtzentren, wo der Platz begrenzt ist, muss der Gleisbereich von den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzt werden. Die Einführung von Tempo-30 in Schienenstraßen kann die Unfallgefahr ebenfalls verringern, indem die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmer\*innen reduziert werden. Wird die Tempo-30-Begrenzung für alle mit Ausnahme von Straßenbahnen verhängt, ist auch die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs weiterhin sichergestellt.

### **Sharrows zwischen den Schienen**

Besonders bei schmalen Querschnitten ist auf die genaue Ausgestaltung der Fugen und Übergänge bei den Schienen zu achten. Straßen mit geringem Kfz-Verkehr bieten jedoch sowohl für den Radverkehr als auch für Straßenbahnen eine attraktive Routenführung. Um die Sicherheit zu erhöhen, empfiehlt die RVS Radverkehr bei Mischverkehr mit Straßenbahnen auch die Anbringung von Piktogrammen im Mitteltrog zwischen den Schienen. Eine in Österreich noch viel zu selten genutzte Möglichkeit, um Kfz-Lenkende auf Radfahrende hinzuweisen.

# An der virtuellen Leine

Auf gemischten Geh- und Radwegen urteilt die österreichische Justiz häufig zum Nachteil von Radfahrenden. Auch wenn Hunde im Spiel sind.

**A**m 25. Juli 2024 entschied der Oberste Gerichtshof (OGH) über einen Unfall, bei dem im Juni 2022 ein Mountainbiker zu Sturz gekommen war, als ein freilaufender Hund in sein Vorderrad lief.

Der Unfall ereignete sich auf einem gemischten Geh- und Radweg in Hohenems. In der Vorarlberger Stadt gilt eine Verordnung, wonach es verboten ist, Hunde frei laufen zu lassen. Der Radfahrer näherte mit 10-15 km/h und rief „Obacht, ich komme“, worauf der Hund zur Aufsichtsperson lief und dadurch – verhängnisvoller Weise – den Weg des Radfahrers kreuzte. Die Folge: Kollision und Sturz des Radfahrers, der sich dabei verletzte.

Das Höchstgericht entschied, dass die Hundehalterin den Hund nicht „frei laufen“ gelassen habe, sondern sich das folgsame Tier an einer „virtuellen Leine“ befunden hätte. Auswirkung für den klagenden Radfahrer: kein Schadenersatz!

## Hund gegen Radfahrerin

Die Erläuterungen zu der Verordnung in Hohenems erklären, dass der Hund nicht unbedingt an einer „wirklichen“ Leine geführt werden muss, wenn der Hundehalter auf andere Weise sicherstellt, dass der Hund niemanden behindert.

Wichtig ist auch, dass die Entscheidung ausdrücklich berücksichtigt, dass sich der Unfall auf einem Geh- und Radweg ereignete: Weil ein Geh- und Radweg kein Teil der Fahrbahn ist, gilt § 68 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung, wonach sich Radfahrende auf Geh- und Radwegen so zu verhalten haben, dass Zufußgehende (samt Hund) nicht gefährdet werden.

Daher hätte sich der Radfahrer noch

früher bemerkbar machen müssen, um ein gefahrloses Zurückrufen der Hündin zu ermöglichen. Dazu passend: die Entscheidung 2Ob71/23i vom 20. April 2023: In diesem Fall lief eine nicht angeleinte und gänzlich unbeaufsichtigte Hündin aus einem Gehöft auf einen Güterweg und bellte eine Radfahrerin an. Letztere wich aus Angst aus und kam zu Sturz – ohne vorangehenden physischen Kontakt mit der Hündin.

Hier sei – begründete das Gericht – das Auslenkmanöver eine entschuldige Schreckreaktion gewesen, weshalb die Radfahrerin kein Mitverschulden treffe. Es gelte als erwiesen, dass die Hündin nicht ordentlich verwahrt worden war und auch gutmütige Tiere durch ihre „von Trieben und Instinkten gelenkten Bewegungen“ Schaden stiften können.

## Sturz nach Bremsmanöver

Als letztes sei auf Fall 2Ob38/23m hingewiesen, in dem am 21. März 2023 zwei Eheleute auf dem „Rundumadum“-Weg (beim Marchfeldkanal) hintereinander radelten. Eine 11-jährige Fußgängerin ging plötzlich nach links. Die vorausfahrende Gattin reagierte prompt, bremste und lenkte aus, ohne dabei zu Sturz zu kommen. Der dahinter fahrende Mann hingegen prallte gegen das Hinterrad seiner Gattin, stürzte und verletzte sich.

Der OGH betont auch hier, dass Radfahrende auf einem Geh- und Radweg vor dem Passieren durch Abgabe eines Warnzeichens auf sich aufmerksam machen müssen.

Mit Blick auf den Vertrauensgrundsatz durfte die 11-Jährige mangels Warnzeichens darauf vertrauen, dass sie gefahrlos nach links gehen kann und muss für den Schaden nicht aufkommen.



**Johannes Pepelnik**

ist Rechtsanwalt in Wien und Vertrauensanwalt der Radlobby

## Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

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

Haftpflichtversicherung europaweit, bis EUR 1,5 Mill.

Unfallversicherung weltweit, bis EUR 7.200

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



# Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



**+**  
**NÖ, Brunn am Gebirge**  
**Fahrrad-Tunnel unter der Brunner Straße eröffnet neue Radrouten**

Das Gebiet südlich von Wien mit den Gemeinden Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf und Perchtoldsdorf hat viele Ziele für Radfahrende. Es gibt jedoch wenig brauchbare Radinfrastruktur und durch die Barrierewirkung der A23, B12a und anderen hochrangigen Straßen ist ein Durchkommen über Nebenstraßen umständlich oder unmöglich.

Verbessert hat sich die Situation durch den Bau des 32 Meter langen und vier Meter breiten Rad- und Fußwegtunnels unter der Brunner Straße/B12a. Die Baumaßnahme (Kosten: ca. 1,3 Mill. €) ist ein Vorzeigeprojekt und öffnet eine ziemlich gute Nord-Süd-Route von Siebenhirten via Kellerberggasse, Heideweg und Europaring (Tempo-30 bzw. Tempo-40) bis in die Südstadt bzw. nach Mödling. Auch der campus21 kann erstmals sicher und komfortabel mit Fahrrad erreicht werden.

Der Tunnel ermöglicht weitere Radinfrastrukturprojekte in der Umgebung, wie z.B. eine Ost-West-Verbindung in der Liebermann-Straße zum Radweg Feldstraße oder zur zukünftigen S-Bahn-Station Brunn-Europaring.

[www.radlobby.org/noe/brunn\\_am\\_gebirge-b12a-tunnel](http://www.radlobby.org/noe/brunn_am_gebirge-b12a-tunnel)



**+**  
**NÖ, Purkersdorf**  
**Vorteil für Pendelnde: Wienflussradweg nach Hochwasser verbessert**

Der Wienflussradweg verbindet Purkersdorf und Wien-Penzing und wird sowohl von Fahrradpendler\*innen als auch von Freizeitradfahrenden gerne genutzt. Auf Höhe Purkersdorf verläuft er meistens unmittelbar neben dem Wienfluss. Dort gab es bisher nur eine geschotterte Oberfläche, die durch das heurige Hochwasser schwer beschädigt wurde: Es entstanden tiefe Furchen und Gatschlöcher. Die Wiederinstandsetzungsarbeiten erfolgten rasch und erfreulicherweise wurde die Forderung der Radlobby Purkersdorf, die Strecke ganzjährig befahrbar zu machen, erfüllt. Ein neuer Asphaltbelag wurde aufgebracht. Das Regenwasser rinnt gleich in den Wienfluss ab, es gibt keinen Versiegelungseffekt.

Ein letzter Abschnitt unmittelbar westlich des Christkindlwaldes ist nicht asphaltiert, das sollte noch nachgeholt werden, um eine durchgängige, alltagstaugliche und ganzjährig nutzbare Radverbindung zu schaffen.



**-**  
**OÖ, Auhof bei Linz**  
**Radfeindliche Planung: Autobahnanschluss statt Radverbindung**

Die A7-Unterführung Koglerweg wurde bisher von vielen Radfahrenden als kürzeste direkte Anbindung aus dem Norden genutzt. Durch Tempo-30 und wenig Kfz-Verkehr war sie sicher und komfortabel zu befahren.

Trotz Protest der Radlobby Oberösterreich hat die Asfinag die Unterführung für den Bau des A7-Anschlusses Auhof genutzt. Es werden über 8.000 Kfz täglich prognostiziert und im überwiegenden Teil gilt Tempo-100. In der Unterführung werden Radfahrende trotz Sperrlinie überholt, Überholabstände oft nicht eingehalten. Die Strecke wird für Radfahrende unattraktiv. Eine Radumleitung über die Rohrbrücke über die A7 endet nördlich des Brückenkopfes an 17% steilen Zufahrten und statt 780 Meter müssen Radfahrende nun doppelt so weit fahren. Auf beiden Brückenköpfen zwingen 90 Grad-Ecken zum Schrittempo. Die Radlobby Oberösterreich hat wiederholt die Notwendigkeit einer eigenen Rad-Unterführung dargestellt, die jetzt nicht mehr möglich ist.

[www.radlobby.at/oberoesterreich/neubau-a7-anchluss-fussgaengerinnen-und-radverkehr-kommen-unter-die-raeder](http://www.radlobby.at/oberoesterreich/neubau-a7-anchluss-fussgaengerinnen-und-radverkehr-kommen-unter-die-raeder)





**Wien 1., Michaelerplatz**  
**Endlich Vergangenheit:  
 Holterdiepolter am  
 Michaelerplatz**

Das holprige Michaelerplatz-Kopfsteinplaster war unter den Radfahrenden in Wien gefürchtet. Kommentare in den sozialen Medien wie „Selbst Schrittgeschwindigkeit ist unangenehm“ oder „ich hab immer Angst, dass mir das Rad zerbricht“ zeugen vom lästigen Holterdiepolter. Die Verbesserungsvorschläge der Radlobby haben die zuständigen Stellen bisher mit dem Argument „Denkmalschutz“ abgelehnt. Wenn aber die Verkehrstadträtin und der Bezirksvorsteher sich über die Gesamtumgestaltung des Platzes einig sind, geht offensichtlich vieles und das Projekt wurde gemeinsam mit dem Denkmalamt konzipiert.

Wegen der Fiaker war auf der Hofburgseite eine Fahrspur aus Beton erforderlich, auf der Kohlmarktseite kommen Pflastersteine. Beides sowohl für Radfahrende als auch für Rollstühle und Kinderwagen komfortabler. Auf der Hofburgseite ist eine Begegnungszone.

In Österreich gibt es viele alte Ortszentren mit Kopfsteinpflaster, das das Leben der Radfahrenden unangenehm macht. Sie könnten sich am Michaelerplatz Inspirationen holen.



**Wien 12., 13., 23., Wundtgasse**  
**Erfreulich: Der Ausbau  
 des Radverkehrsnetzes  
 im Südosten Wiens**

Am Onlinestadtplan Wien deutlich zu erkennen: das Radverkehrsnetz im Südosten Wiens ist ausbaufähig. Besonders erfreulich sind daher die Verlängerung des Radweges in der Atzgersdorfer Straße zwischen Schluckergasse und Wundtgasse sowie die Einrichtung eines Einrichtungsradweges in der Wundtgasse zwischen Emil-Behring-Weg und Atzgersdorfer Straße.

Die Wundtgasse hat in Richtung Atzgersdorfer Straße eine Steigung von 5%, was das Radtempo verringert und der Radweg ermöglicht ein entspanntes Fahren ohne Autos im Nacken. In die Gegenrichtung erlaubt das Gefälle eine zügige Fahrt bergab auf der Straße mit erlaubtem Tempo-30. In der Atzgersdorfer Straße verläuft ein 450 Meter langer Einrichtungsradweg bergab und ein Einrichtungsradweg bzw. Radfahrstreifen bergauf.

Als nächstes wäre es sinnvoll, die Radweglücken in den übrigen Abschnitten der Atzgersdorfer Straße, Wundtgasse und Kirschfeldgasse zu schließen. Alle Strecken liegen im Hauptradverkehrsnetz.



**Wien 14., 15., Hütteldorfer Straße**  
**Zweirichtungsradweg  
 zwischen Gürtel und  
 Johnstraße**

In der Hütteldorfer Straße gab es für Radfahrende nur einen Mehrzweckstreifen, teilweise neben Senkrechtparkern. Eine äußerst abschreckende Verkehrsorganisation. Jetzt wurde zwischen Urban-Loritz-Platz und Johnstraße ein Zweirichtungsradweg in guter Qualität auf der Nordseite mit einer Breite von rund drei Metern errichtet, was das Radfahren hier viel angenehmer und sicherer macht. Viele einmündende Einbahnen sind für den Radverkehr schon geöffnet. Die Einbahnen Vogelweideplatz, Holohergasse, Chrobakgasse und Kannegasse könnten noch geöffnet werden. Eine Fortführung der Radroute in der Meiselstraße ist in Bau.

Zweirichtungsradwege haben den Nachteil, dass Ziele auf der anderen Straßenseite legal nicht erreichbar sind, zudem rechnen Kfz-Lenkende bei Querstraßen nicht mit Radverkehr aus der gegenläufigen Richtung zur Fahrbahn, was die Kollisionsgefahr erhöht. Daher fordert die Radlobby eine generelle Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht bei Zweirichtungsradwegen, wenn „in die falsche“ Richtung gefahren werden müsste.



## WIEN

### ORF zu Besuch bei Reich durch Radeln

Der ARGUS-Shop in der Frankenberggasse in Wien 1040 ist nicht nur Sitz der 1979 gegründeten Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr und einer exzellenten Fahrrad-Werkstatt, die seit April von Yusuf „Yoshi“ Timucin geleitet wird. Im Obergeschoß des geschichtsträchtigen Lokals logiert außerdem seit inzwischen fast 7 Jahren der Wiener Fahrrad-Podcast „Reich durch Radeln“ von Klaus Brixler und Jan Killian. Im Oktober hatten diese beiden wiederum Besuch von der ORF-Sendung „Rund ums Rad“. Den ORF-Bericht gibt es hier zum Nachsehen: [on.orf.at/video/14247508/rund-ums-rad](https://on.orf.at/video/14247508/rund-ums-rad)

## POYSDORF

### In Velo Veritas: Jetzt anmelden!

Die In Velo Veritas, die Radrundfahrt auf klassischen Rennrädern im Weinviertel, findet am 15. und 16. Juni 2025 in Poysdorf statt. Anmeldestart war bereits am 11. November. Früh anmelden lohnt sich diesmal nicht zuletzt deshalb, weil die Startaufstellung nach den Startnummern erfolgt, die vom Zeitpunkt der Anmeldung abhängen. Gerade im großen Feld der Strecken über 70 bzw. 140 Kilometer könnte das eine Motivation sein, sich gleich mal seinen (frühen) Startplatz zu sichern. Bis Ende Jänner 2025 gilt zudem der EarlyBird-Preis für das Nenngeld.

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



## KÄRNTEN

# KoloRad: Eine grenzenlose Partnerschaft für das Radfahren



Exkursion zur neuen Jauntalbrücke mit Radweg in Südkärnten

BERICHT: *Daniel Wuttej*

**W**ie hat es Ljubljana geschafft, die Innenstadt großräumig in eine Zone für Fuß- und Radverkehr zu verwandeln? Ist das Radwegenetz um die neue Südkärntner Koralmbahn bereit für deren Inbetriebnahme Ende 2025? Und wie schafft es das sehr professionelle Radnetzwerk Maribor, eine derart große Bikekitchen zu betreiben?

Das sind nur einige der Themen, die radbegeisterte Menschen aus Kärnten, der Steiermark, Maribor und Ljubljana heuer im Zuge des Projektes KoloRad erörterten. Die thematischen Workshops

Radfahrtrainings für Schulkinder, Lobby-Arbeit in ländlichen Regionen oder die Cross-boarder-Netzwerkbildung für gute Radinfrastruktur.

### Best Practise-Beispiele

Teil des Programms waren Radexkursionen, die durch Maribor, Ljubljana, durch das obere Save-Tal, ins Jauntal sowie ins Grenzgebiet zwischen Spielfeld und Bad Radkersburg führten und viele Best Practise-Beispiele boten. In Maribor testete man die neue Fußgängerzone in der Kärntner Straße, die erst kürzlich und sehr vorbildlich umge-

setzt wurde. In der Region um Kranjska Gora wurde die nationale Radroute D1 nach Italien erradelt. In Bad Radkersburg besuchten die Teilnehmer\*innen vorbildlich markierte Fahrradstraßen und Begegnungszonen.

Und in Südkärnten wurde die neue Jauntalbrücke mit Radweg bestaunt.

Das Ziel des Projektes, langfristige Partnerschaften über die Grenze hinweg aufzubauen, ist jedenfalls gelungen. Viele Ideen wurden geboren und Freundschaften geschlossen. Weitere gemeinsame Projekte und Aktionen folgen mit Sicherheit.

[www.radiobby.at/kaernten/kolorad](http://www.radiobby.at/kaernten/kolorad)



## RÄTSELSPASS

### Es weihnachtet sehr

Weihnachten naht und Drahteselchen hat viel zu tun. Wer versteckt sich denn hier? Wie viele Sterne zählst du?



### Schick uns die Lösung!

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir dreimal das Buch „Fahr Rad“. Frage deine Eltern, ob du mitspielen darfst. Schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an [kinder@drahtesel.or.at](mailto:kinder@drahtesel.or.at). Einsendeschluss ist der 31. März 2025. Alle Informationen: [drahtesel.or.at/kinder](http://drahtesel.or.at/kinder)

## BASTELTIPP

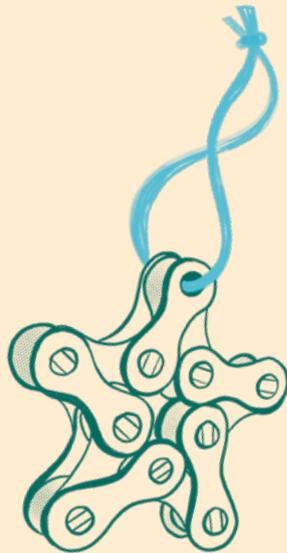
### Fahrradketten-Stern

#### Du brauchst:

- Gereinigte/entöltete Fahrradkette
- Basteldraht
- Buntes Band
- Optional: Acrylstifte, Acryllack
- Werkzeug: Kettennieter, Schere

#### Bitte einen Erwachsenen, dir zu helfen:

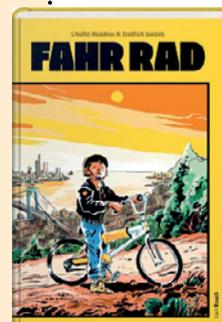
- Fahrradkette mit Kettennieter auf zehn Glieder kürzen
- Kette nach Lust und Laune bemalen
- Kette in eine Sternform legen und durch die zwei Löcher ein Band fädeln
- Zum Fixieren, Draht durch die fünf Zacken fädeln, Draht-Enden miteinander verdrehen



→ **Tipp**  
Frag in einer  
Fahrradwerkstatt  
nach einer alten  
Fahrradkette.

## BUCHTIPP

Das Fahrrad ist eine geniale Erfindung. Was Radfahren mit unserem Körper und unseren Gefühlen macht, wie es uns durch Landschaften oder Städte bringt und was ein Fahrrad ist, hat Ondřej Buddeus in diesem umfangreichen Buch über das Fahrrad zusammengestellt. Aufwändig illustriert von Jindřich Janíček. Ein großartiges Buch für die ganze Familie.



Ondřej Buddeus & Jindřich Janíček  
**Fahr Rad**  
Düsseldorf  
Karl Rauch Verlag  
ISBN 978-3-7920-0386-2  
120 Seiten, 25 Euro



Das Kamerteam des TV-Salons auf dem Weg zum Dreh

### Über das Projekt

Das Projekt „ANTRIEB“ der Initiative KlimaEntLaster mit Die Radvokat:innen, Factum, TU Wien, Grazer Energieagentur sowie dem Transportrad-Händler Heavy Pedals als Projektpartnern erforscht den betrieblichen Einsatz von Transporträdern. Ausgewählte Unternehmen in Wien und Graz erhalten die Möglichkeit, Transporträder ein Jahr lang zu nutzen und im professionellen Einsatz zu testen. Das Testjahr wird von der österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft und vom Klimaschutzministerium finanziert und ermöglicht. Details zum Projekt: [klimaentlaster.at](http://klimaentlaster.at)



Hier Video über die Testbetriebe auf Youtube ansehen!  
[youtu.be/AidDa7\\_qTtY](https://youtu.be/AidDa7_qTtY)

Anmerkung: Wo nur männliche Form verwendet wurde, gibt es tatsächlich nur männliche Mitarbeiter.

# Und sie bewähren sich...

TEXT: Alec Hager FOTOS: Peter Provaznik

**P**etra Köck ist Gartenbauingenieurin und zertifizierte Innenraumbegrünerin. Sie freut sich, mit dem Transportrad einen Beitrag zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten zu können. „Ich komme mit dem Fahrrad schneller von A nach B. Es ist ein ganz anderes Gefühl, Wien so kennenzulernen. Man sieht dabei, wie toll die Stadt ist!“

Ihr Interesse an Transporträdern beruht auf der Einschätzung, dass zukünftig mehr Fußgängerzonen oder Low Emission Zones in Wien eingeführt werden, um Lebensqualität und Klimaschutz zu verbessern. Schon jetzt betreut ihr Betrieb große Kaufhäuser in der Fußgängerzone in der Mariahilferstraße. Dafür ist ihr neues Verkehrsmittel ideal: „Das Transportrad kann dort gut hinfahren und sicher am Ziel abgestellt werden. Kleine Sachen für die Pflanzenpflege können mit diesem Fahrrad transportiert werden!“ Und für lange Pflanzstangen, die zum täglichen Einsatz gehören, wurde eine maßgefertigte Halterung am Rad geschaffen.

Transporträder umsteigen und auch sein Team dazu motivieren. „Von den Mitarbeitern, die das Transportrad nutzen, kommt eher positives Feedback, weil sie dadurch auch in der Arbeitszeit Sport machen können.“ Das Ladevolumen eines kleinen Transportrades wie – in seinem Fall – einem Urban Arrow Shorty reiche aus, um das Equipment für einen gängigen Einsatz mitzunehmen. Dabei sei es für die Kolleg\*innen angenehmer, direkt zum Hauseingang von Kunden vorfahren zu können und keine langwierige Parkplatzsuche auf sich nehmen zu müssen.

Dennoch stelle die kalte Winterzeit eine Herausforderung dar: „Das Auto bietet den Komfort der warmen Anfahrt und des trockenen Jausenplatzes in den Pausen“, erklärt Habacht: „Es ist unser Ziel, dass wir in Zukunft im Betrieb nur noch ein Kraftfahrzeug für unsere zehn Angestellten verwenden und die Mehrheit der Fahrten auf Transporträdern erledigen.“

### Begeisterter Radfahrer mit Maß

Für Vermessungstechniker Alexander Kukuvec aus Graz stellt das Transportrad eine – wie er sagt – „gute Ergänzung zu den privaten Radfahrten“ dar, „weil ich dadurch auf mehr Trainings-

### Rauchfangkehrer emissionsfrei

Rauchfangkehrermeister Christian Habacht aus Wien-Floridsdorf möchte in seinem Betrieb Schritt für Schritt auf



Rauchfangkehrerbetrieb  
Habacht aus Wien-Floridsdorf  
(Bild oben links)

Das Facility Management-Team des  
Stadion Graz-Liebenau im Einsatz  
(oben rechts)

Gartenbauingenieurin  
Petra Köck (links)

Vermessungstechnik Kukuvec  
aus Graz (rechts)

## Sechs Betriebe in Wien und Graz können im Rahmen eines Forschungsprojekts E-Transporträder für ein Jahr kostenlos testen und somit alle Vorteile und Herausforderungen durch alle vier Jahreszeiten erfahren. Wir haben Stimmen aus den Testbetrieben eingefangen.

kilometer komme“. Er nutzt das Testrad hauptsächlich innerhalb der Stadt Graz – für sein Vermessungsstativ hat er Befestigungsmöglichkeiten auf dem Deckel der Transportbox montiert. „Für kleine Einsätze zur Grenzvermessung mit ein bis zwei Geräten ist das Rad ideal“, erklärt Kukuvec. Bei großen Einsätzen, die seine Kollegen zu zweit in Lieferwägen absolvieren, wird deutlich mehr Ausrüstung benötigt, die jedes Transportradvolumen überfordern würde, darunter schweres Werkzeug wie Spitzhacken und Motorsägen.

„Mit dem Lastenrad werden wir aber die Autoeinsätze aufs Geringstmögliche reduzieren können“, so Kukuvec: „Denn 70 bis 80 Prozent der Fahrten kann man mit dem Rad erledigen.“

### Mit Rad ins Fernsehen

„Es hat uns überrascht, wie gut das funktioniert. Selbst weite Wege in Wien lassen sich mühelos bewältigen,“ meint TV-Moderatorin Ronja Schistek von der TV Salon Filmproduktion in Wien-Wieden. Das Transportrad sei eine große Erleichterung im Arbeitsalltag. „Unsere Kamerateams sind schneller am Ziel als mit dem Auto, und wir können näher ran an die Drehlocations“, ist Produktionsleiter Martin Grabowski begeistert.

Der TV Salon dreht die Beiträge für die wöchentliche ORF-Sendung „Rund ums Rad“ und ist so selbst aufs Cargo-bike gekommen.

Je länger das Rad seit dem Testbeginn im Juli in Betrieb ist, desto mehr gehe es in die Unternehmenskultur über, wobei Umweltschutz und Fitnesseffekt gleichermaßen als Motivation dienen. Aber auch der Fun-Faktor zählt: „Es macht wirklich viel Spaß, mit dem Transportrad durch Wien zu düsen“, sind sich Schistek und Grabowski einig.

### Der Fußballmeister im Sattel

In der Merkur Arena ist der amtierende Fußballmeister SK Sturm Graz zu Hause. Das Facility Management Team des Stadions in Graz Liebenau ist beim Transportrad-Test dabei. Mitarbeiter Christoph Heritsch ist begeistert: „Das Transportrad macht mir ultra viel Spaß, weil ich schnell von A nach B komme und mich dabei noch sportlich betätigen kann!“

Das Rad habe seinen Arbeitsalltag enorm erleichtert, sagt Heritsch, er sei jetzt auf manchen Wegen um 50% schneller. Das Einsatzgebiet ist dabei das weitläufige Stadion selbst und Fahrten zur dazugehörigen Eisarena. Beim

Testtag, an dem Christoph und seine Kollegen aus mehreren Transportradmodellen auswählen konnten, fiel die Wahl auf ein Longtail-Cargobike von Yuba. Heritsch: „Ich würde es super finden, wenn wir das Rad als fixen Bestandteil in der Firma hätten!“

### Bikes at Work

Die IT-Firma Tools at Work aus Wien-Leopoldstadt führt auch Dienstleistungen bei Kunden durch, wofür Server und Werkzeug transportiert werden müssen. Dafür testet das Unternehmen zwei verschiedene Transportrad-Typen, einen großen Vorderlader von Riese & Müller und das kleine Yoonit Pro Bike. Letzteres sei durch seine Wendigkeit sehr beliebt, berichtet Bereichsleiter Lukas Fischer-Müller. 30% aller Wege im Außendienst würden seit Juni dieses Jahres mit den beiden Transporträdern zurückgelegt und hätten die entsprechenden Autofahrten ersetzt. „Wir brauchen keinen Botedienst mehr und können so selbst nachhaltiger sein und Ressourcen sparen“, bekräftigt Fischer-Müller.

HOW TO

## Winterfahrrad

Wer bei Schnee und Glätte nicht aufs Fahrrad verzichten will, kann die Anschaffung bzw. den Umbau eines Rades für widrige Bedingungen überlegen. Unser Autor zeigt, worauf zu achten ist.



Gegen Schnee, Eis und Streusalz geschützter Antrieb durch Vollkettenschutz und Nabenschaltung



Winterreifen mit Spikes und ein Nabendynamo gehören zu einem guten Winterfahrrad ebenfalls dazu.

Drahtesel 4 / 2024 - 24

PRAXISTIPP: Mirko Javurek

### 1. Niedriger Einstieg

Damit wären wir auch gleich bei einer guten Voraussetzung für ein Winterfahrrad: Niedriger Einstieg und etwas niedrigere Sitzposition: Das erleichtert das Gleichgewicht-Halten und ermöglicht ein schnelles Absteigen, wenn notwendig.

### 2. Reifen

Verschiedene Hersteller bieten spezielle Winterreifen mit und ohne Spikes an: Ich habe gute Erfahrungen mit Schwalbe Winter oder Marathon Winter Plus gemacht.

Die Spikes geben bei Glätte sicheren Halt. Vorsicht beim Absteigen, man merkt beim Fahren oft gar nichts vom Glätte! Bei unebenem vereistem Schnee, wie er sich auf befahrenen und nicht (vollständig) geräumten Wegen ausbildet, ist

die Wirkung der Spikes allerdings beschränkt. Da ich das Winterfahrrad sonst nicht verwende, bleiben die Winterreifen permanent drauf und ich spare mir saisonale Reifenwechsel. Einzelne verloren gegangene Spikes können ersetzt werden.

### 3. Lichtanlage

Ein Nabendynamo mit LED-Lichtern ist für mich bei einem Winterfahrrad besonders wichtig, weil man gerade im Winter häufig bei Dunkelheit unterwegs ist.

Der Nabendynamo kann auch bei Regen und Schnee nicht durchrutschen. Im Gegensatz zu Batterie- oder Akkumulierlichtern ist das Dynamo immer einsatzbereit, ohne dass man sich darum kümmern muss. In seltenen Fällen kann gefrierende Feuchtigkeit im Nabendyna-

mo die Nabe blockieren. Das Rad dann mit Gewalt loszubrechen, zerstört in der Regel den Nabendynamo. Daher: auftauen lassen und das Rad am besten in einem frostsicheren Raum abstellen.

### 4. Schaltung / Bremse

Statt der vorhandenen Kettenschaltung habe ich ein Hinterrad mit 8-Gang Nabenschaltung (Shimano-Nexus) mit Rücktrittbremse eingebaut.

Die Nabenschaltung ist nämlich viel zuverlässiger bei Schnee und Eis und weniger empfindlich für Korrosion durch Streusalz.

Die Rücktrittbremse funktioniert auch dann verlässlich, wenn Bremsseilzüge klemmen würden, weil sie vereist sind.

### 5. Kette und Vollkettenschutz

Streusalz setzt der Kette sehr zu. Gerade wenn man das Rad nur gelegentlich verwendet, passiert es schnell, dass die Kette festrostet. Außerdem können Schnee und Eis am Ritzel die Kette zum Durchrutschen bringen.

In Kombination mit der Nabenschaltung (nur ein Kettenblatt und Ritzel) bietet sich ein Hebie Vollkettenschutz an, der die Kette rundum schützt.

Ideal wäre auch ein moderner Zahnriemen wie zum Beispiel der von Gates, wo die Zahnräder so konstruiert sind, dass der Schnee sich zwischen den Zähnen nicht ansammeln kann und es damit zu keinem Durchrutschen des Riemens kommen kann.



## Vom Zeitungsausträger zum Radprofi: Max Bulla

Die Geschichten von Max Bullas Etappensiegen bei der Tour de France im Sommer 1931 sind fixer Bestandteil des österreichischen Rad-Erinnerungsalbums. Doch Bullas Vita ist nicht nur sein legendärer „Tag in Gelb“, Michael Marschik und Rudolf Müllner rekonstruieren erstmals detailliert die Lebensgeschichte des Radprofis im und außerhalb des Rennsports: von seinen Anfängen als radfahrender Zeitungsjunge bis zu seinen mutigen Schritten ins Profilage, über seine Fahrräder, die Erfolge und Rückschläge – auch Bullas ebenfalls rennfahrende Frau, Josefine „Fini“ Sapletan, die ihre Sportambitionen zurückstellte und im Schatten des „Radhelden“ agierte, bekommt ihren Platz.

Omo Lisboa

Marschik, Michael; Müllner, Rudolf: **Max Bulla. Radrennfahrer**  
Wien: Verlag Brüder Hollinek, 2024  
ISBN 978-3-85119-394-7  
188 Seiten, 39 €



## „System Auto“ hinterfragen und Alternativen aufzeigen

„Velostadt wird man, wenn man es will“ – sind die Autor\*innen von „Velowende“ überzeugt, und zeigen anhand von Beispielen u.a. aus den Niederlanden, wie die Verkehrswende gelingen kann. Dazu braucht es einen Blick, der das „System Auto“ hinterfragt und Alternativen sieht, denn Planung und Politik geben im Alltag immer noch dem Auto den Vorrang. Fakten & Mythen, Tipps und Argumente liefert dieses Sachbuch – für mehr Platz auf den Straßen und mehr Lebensqualität für alle.

Omo Lisboa

Rérat, P.; Wyss, U.; Liebi, M.; Lehmann, C.: **Velowende**  
Zürich: rüffer & rub Sachbuchverlag, 2024  
ISBN 978-3-907351-25-3  
315 Seiten, 27,50 €



Anzeigen

Varier®

gesundesitzen

Variable™  
Monochrome

Celebrating 45 years of movement

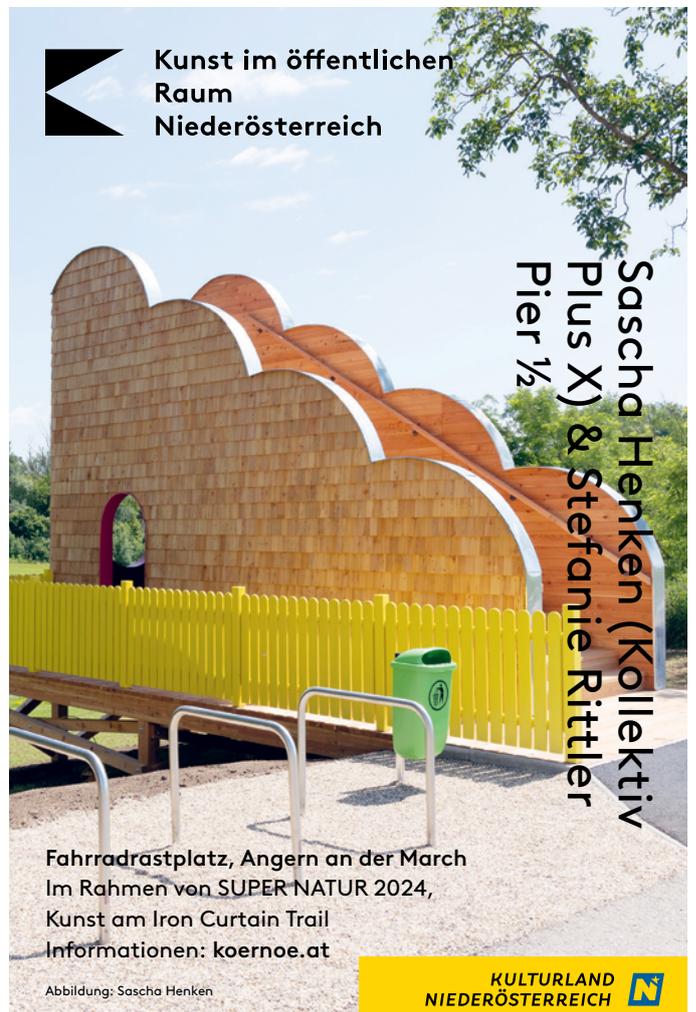


Mehr Infos unter [www.gesundes-sitzen.at](http://www.gesundes-sitzen.at)



Kunst im öffentlichen  
Raum  
Niederösterreich

Sascha Henken (Kollektiv  
Plus X) & Stefanie Rittler  
Pier ½



Fahrradrastplatz, Angern an der March  
Im Rahmen von SUPER NATUR 2024,  
Kunst am Iron Curtain Trail  
Informationen: [koernoe.at](http://koernoe.at)

Abbildung: Sascha Henken

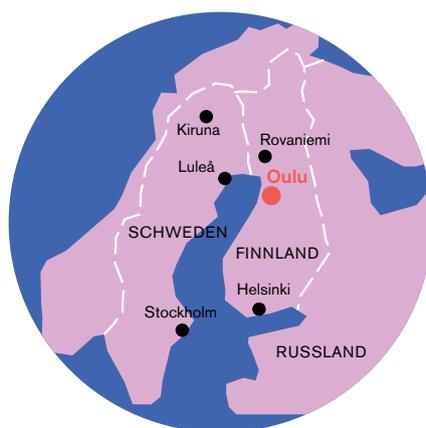
KULTURLAND  
NIEDERÖSTERREICH



# Radeln bei minus 20 Grad? In Oulu ganz normal

Unsere Autorin widmete ihre Masterarbeit der „Fahrradhauptstadt des Winters“. Wie kommt es – wollte sie wissen – dass die Menschen im finnischen Oulu auch bei minus 20 Grad nicht auf ihr Fahrrad verzichten?

BERICHT: *Isabel Scherer* ILLUSTRATIONEN: *Luli Tolentino*



**Die Autorin Isabel Scherer**  
während einer Radtour  
in Oulu im Februar 2024.

Weiterführende Links zu Oulu

→ [www.youtube.com/watch?v=sBnvshlpsE](https://www.youtube.com/watch?v=sBnvshlpsE)

(NDR Dokumentation über Oulu)

→ [www.youtube.com/watch?v=s3Sx\\_OH\\_wok](https://www.youtube.com/watch?v=s3Sx_OH_wok)

(Video zu Radfahren in Oulu)

→ [aalto.fi/aaltodoc.aalto.fi/](https://aalto.fi/aaltodoc/aalto.fi/bitstreams/3284313b-65e0-4e05-a5ba-3f1127d7ed37/download)

[bitstreams/3284313b-65e0-4e05-a5ba-3f1127d7ed37/download](https://aalto.fi/bitstreams/3284313b-65e0-4e05-a5ba-3f1127d7ed37/download)

(Masterarbeit „Understanding Winter Cycling Culture“ Isabel Scherer)

Vor gut zwei Jahren zog es mich für mein Studium nach Finnland. Obwohl ich in Deutschland das ganze Jahr über Radfahre und mir Regen und Wind meist wenig ausgemacht haben, war ich etwas skeptisch, wie man im Winter bei Minusgraden und Schnee radfahren sollte. Das änderte sich mit meinem Besuch bei einer Fahrradkonferenz in Oulu.

Oulu, eine Stadt in Nordfinnland mit rund 200.000 Einwohnern, ist als die „Fahrradhauptstadt des Winters“ bekannt. Der Radverkehrsanteil im Modal Split liegt dort im Sommer bei 22% und selbst im Winter bei 10% (was genauso hoch ist wie der Anteil im Sommer in Helsinki). Die Stadt macht ihrem Titel also alle Ehre.

## Infrastruktur als Basis zum Erfolg

Der Besuch in Oulu faszinierte mich so sehr, dass ich mich dazu entschied, das Thema „Fahrradkultur im Winter“ in meiner Masterarbeit zu analysieren. Während wir im deutschsprachigen Raum den Begriff „Fahrradwetter“ nutzen, der indirekt impliziert, dass Radfahren lediglich eine Schön-Wetter-Aktivität ist, hat die Stadt Oulu es geschafft, Menschen selbst bei harten Wetterbedingungen auf dem Fahrrad zu halten. Stellt sich die Frage: Wie ist das möglich?

Wenn man Verkehrsplaner\*innen in Oulu nach den Hauptfaktoren für den Erfolg der Stadt fragt, erhält man zunächst zwei klare Antworten: die gut ausgebaute Radinfrastruktur sowie der qualitativ hochwertige Winterdienst.

Vor Ort merkt man dann sofort, was gemeint ist: Die Stadt verfügt über ein Radwegenetz von mehr als 950 Kilometer Länge, das größtenteils vom Autoverkehr getrennt verläuft. An den Kreuzungspunkten mit dem motorisierten Verkehr sorgen mehr als 320 Unterführungen dafür, dass Routen ohne Unterbrechung verlaufen.

## Winterdienst

Das ausgeklügelte Radwegesystem hat Oulu dem Verkehrsplaner Mauri Myllylä zu verdanken, der in den 1960er-Jahren begann, in der Stadtverwaltung zu arbeiten. Während seines Studiums verbrachte Myllylä ein Austauschsemester in den USA und sah dort die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs. Er entschloss sich, Oulu vor einem ähnlichen Schicksal als „Autostadt“ zu bewahren und setzte sich fortan für den Ausbau des Radverkehrs in Oulu ein. So entstand die Idee eines gut befahrbaren Radwegenetzes, abgetrennt vom motorisierten Verkehr. Mit Wegen, breit genug, um im Winter von Traktoren geräumt zu werden.





Die Finn\*innen sind bekannt für ihre zähe Natur. Allerdings zeigt uns die Stadt Oulu, dass man gar nicht ganz so hart im Nehmen sein muss, um bei minus 20°C in den Sattel zu steigen.



**Mauri Myllylä**  
Oulus ehemaliger Verkehrsplaner und Pionier der Fahrradkultur in der finnischen Stadt

Oulu verfolgt das Ziel, im Winter keinen einzigen Radweg sperren zu müssen. Das bedeutet, alle Radwege werden durch einen eigenen Winterdienst geräumt, welcher nur für das Radwegenetz zuständig ist.

Das Winterdienstpersonal ist verpflichtet, selbst eine bestimmte Distanz mit dem Fahrrad auf den Radwegen zurückzulegen, um zu erfahren, was ein gut geräumter Radweg bedeutet. Seit ein paar Jahren wurde sogar eine „Superklasse“ für den Winterdienst eingeführt: Diese umfasst rund 165 km der Hauptrouten des Radwegenetzes, welche rund um die Uhr an 365 Tagen gereinigt werden. Die Kosten für den Fahrrad-Winterdienst in Oulu belaufen sich auf ca. 400.000 € pro Jahr – was im Vergleich mit den Ausgaben anderer finnischer Städte für das Schneeräumen nicht signifikant größer ist.

### Und was ist die Geheimzutat?

Die Frage bleibt jedoch: Sind gute Radwege und Winterdienst alles, was dafür nötig ist, damit die Menschen auch im Winter aufsatteln?

Während diese Faktoren zweifelsohne zum Erfolg der Fahrradstadt beitragen, bestätigte mir der aktuelle Radverkehrsplaner Oulus, Harri Vaarala, dass es noch eine Art „Geheimzutat“ braucht, welche die Planer\*innen selbst nicht ganz greifen können.

Als Beispiel nannte er, dass man zwar die Infrastruktur und den Winterdienst aus Oulu in eine andere Stadt kopieren könne und dies sehr wahrscheinlich zu einem Anstieg im Radverkehr führen würde. Allerdings würde man damit nicht automatisch alle Bürger\*innen zum Radfahren bewegen, insbesondere nicht im Winter.

Auf der Suche nach der „Geheimzutat“ lieferte mir überraschenderweise eine Google Bildersuche erste Inspirationen. Wenn man nach „winter cycling“ oder „Radfahren im Winter“ sucht, erscheinen Bilder von sportlichen Radfahrern, die sich mutig und tapfer durch das Winterwetter kämpfen – und meist männlich sind.

Gibt man stattdessen „winter cycling Oulu“ bzw. „Radfahren im Winter Oulu“ ein, offenbart sich ein ganz anderes Bild: Radfahren erscheint hier als eine alltägliche, gesellige Aktivität, die Spaß macht. Man sieht Bilder von Kindern, die gemeinsam zur Schule fahren oder Freundesgruppen, die sich gemeinsam auf dem Fahrrad unterhalten.

Oulu hat es also geschafft, aus der eher sportlichen und nischigen Winteraktivität etwas Alltägliches und Soziales zu machen, das für jeden geeignet ist – nicht nur für diejenigen, die „fit“ und „hart im Nehmen“ sind. Entscheidend ist die Fahrradkultur, sozusagen



gen das „Bild“ der Radfahrenden einer Stadt, welches jede Stadt für sich prägt.

Bei den weiteren Interviews mit Expert\*innen, Aktivist\*innen und Lokal-Politiker\*innen aus Oulu fiel mir auf, dass es für die meisten recht schwer war, die Fahrradkultur ihrer eigenen Stadt zu beschreiben – für sie war es doch völlig selbstverständlich, im Winter Fahrrad zu fahren.

Manche erzählten sogar, sie hatten den Begriff „Winter-Radfahren“ erst vor einigen Jahren zum ersten Mal gehört, da einige internationale Medien auf Oulu aufmerksam wurden und den Begriff immer wieder verwendeten. Für die Bevölkerung Oulus ist es schlicht „Radfahren“ – das ganze Jahr über.

### Vorbildwirkung der Stadtverwaltung

Mit jedem weiteren Interview kristallisierten sich dennoch einige Hauptfaktoren heraus, die die Fahrradkultur in Oulu prägen: So bemüht sich etwa die Stadtverwaltung um Vorbildwir-



kung und stellt ihren Mitarbeitenden Fahrräder und E-Bikes zur Verfügung, die auch im Winter genutzt werden. Neben sicherer und attraktiver Infrastruktur seien auch die Planungsprinzipien Oulus transparent und zielgerichtet.

### Winter Cycling Masterclass

„Es reicht nicht aus, bloß Geld zu investieren“, sagt etwa Harri Vaarala, „sondern es muss gezielt geplant und priorisiert werden“. Ein weiterer Faktor, der sozusagen als Nebeneffekt von guter Infrastruktur und gutem Winterdienst eintritt: „Die Bürgerinnen und Bürger begegnen der Stadtplanung und der Verwaltung mit Vertrauen“, erklärt er. Vertrauensbildend wirke auch, dass die Stadt aktiv und motivierend kommuniziert. Stadtplaner Vaarala stellt Fragen und Rückmeldungen seitens der Bevölkerung direkt in die sozialen Medien.

Statt bei Schneefall allein vor den Gefahren zu warnen und abzuschrecken, wird in Oulu informiert, dass die Radwege rechtzeitig geräumt wurden und man mit gutem Gewissen aufs Rad steigen kann.

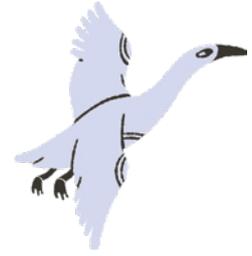
Im Februar dieses Jahres durfte ich auch endlich selbst erleben, wie sich das Radfahren bei  $-20^{\circ}\text{C}$  Grad anfühlt. Als Teil einer „Winter Cycling Masterclass“, einer Art Bildungsreise, war ich zusammen mit Vertretern aus Anchorage, Alaska sowie der Schweiz zu Besuch in Oulu. Bei einer mehrstündigen Fahrradtour erkundeten wir das Radwegenetz Oulus und es war beeindruckend, wie vielen Menschen wir unterwegs auf dem Fahrrad, zu Fuß oder sogar auf Ski begegnet sind. Die Temperaturen halten in Oulu also wirklich niemanden davon ab, draußen aktiv zu sein.

Und wie lässt es sich nun bei minus  $20^{\circ}\text{C}$  radeln? Sobald man sich mit dem Fahrrad in Bewegung hält, spürt man die Kälte kaum. Zudem helfen zusätzliche Handwärmer in Handschuhen und Schuhwerk. Nur längeres Stillstehen sollte man vermeiden - die priorisierte Radwegführung in Oulu kommt einem dabei glücklicherweise sehr entgegen. Harri bestätigte uns zudem, dass man als Einheimischer bei solchen Temperaturen normalerweise keine mehrstündige Fahrradtour unternimmt, sondern die alltäglichen Wege oft weniger als 15 Minuten dauern.

Und ich muss sagen - das Radfahren hatte auch etwas Meditatives. Alle Geräusche schienen durch den Schnee ein bisschen gedämpft und die weiße Landschaft war einfach nur bezaubernd - wie im Winter-Wonder-Land!

### Was wir von Oulu lernen können

Jede Stadt besitzt das Potenzial, ihre Fahrradkultur aktiv zu gestalten. Das Beispiel von Oulu zeigt, dass die von den Gemeinden oft genannten Argumente, wie z.B. Kosten, Aufwand oder „Wir sind einfach keine Fahrradstadt“, nur bedingt Relevanz haben.



Der Anspruch liegt nicht darin, Oulus Ansätze eins zu eins zu kopieren, da jede Stadt unterschiedliche Voraussetzungen hat. Oulu zeigt aber jedenfalls auf, wie „normal“ Radfahren - selbst unter scheinbar schwierigen Bedingungen - sein kann.

### Fazit

Ich kann es jedem nur ans Herz legen, Oulu auch einmal persönlich zu besuchen, um sich ein eigenes Bild von der Fahrradhauptstadt des Winters machen zu können. Wem der Weg bis nach Nordfinnland allerdings zu weit erscheint, der kann sich online mit reichlich Artikeln, Videos und Dokumentationen zu dem Thema begnügen. Meine Masterarbeit mit dem Titel „A Framework for Understanding Winter Cycling Culture“ ist zudem online in der Datenbank der Aalto Universität verfügbar und bietet weitere Einblicke zum Thema Fahrradkultur.

Anzeige



**NIE MEHR  
KALTE  
HÄNDE!**



**-10%**  
im Onlineshop

mit dem Code:

**DRAHTESEL10**

gültig im Onlineshop bis 31.12.2024

Jetzt scannen  
und sparen!



www.theheatcompany.com

# ARGUS Fördernde Mitglieder

## Fahrradshops

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



## Sator Bike Shop

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



## 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



## 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



## Radpunkt-Clemens Plasser

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



## RADPLATZ

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



## CITYBIKER.AT

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



## IG-Fahrrad Shop

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



## Der Bergspezi GmbH

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



## Mistelbiker e.U.

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



## Werkstatt für Mikromobilität

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



## Enzovelo

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



## MOUNTAINBIKER.AT

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



## Die Radstation

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



## RAD & TAT

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



## HECKANTRIEB GmbH

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



## HECKANTRIEB GmbH

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



## VERTICAL 2 Rad Helden

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



## Radheim-Fünfhaus

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



## popsyssel – kinder radeln

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



## Radshop.at

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



## Mechaniker Brunner

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

## Mechaniker BRUNNER

## Fahrräder TRAPPL

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

## RAD & TAT

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



## RAD & TAT



## 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



## Triebel – Dein Schuhmacher

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



## ADAMAH

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



## JobRad Österreich GmbH

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



## Impressum

### DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

41. Jahrgang / Heft 4

**Erscheinungsdatum**  
5. Dezember 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

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

**Cover**  
Luli Tolentino  
lulitolentino.com  
@lulitolentino

**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



WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

## Standhafte Gretchenfrage

Ein Seitenständer am Fahrrad hat prinzipiell nur eine Funktion – das Fahrrad sicher und optimal abzustellen und somit vor dem Umfallen zu sichern. Klingt banal, doch sollte die Wahl des Ständers zum Rad und dessen Gebrauch und Einsatz passen.

TECHNIKKOLUMNE: Petra Moser

**D**en klassischen Mittelbauständer kennen wir alle: die Montage erfolgt am Mittelbau, hinter dem Tretlagergehäuse. Früher waren die Ständer meist aus einem Aluminiumguss und am Klappmechanismus vernietet. Damit dieser Ständer das Rad optimal abstellt, wurde das Ständerbein auf die, je nach Fahrrad, optimale Länge gekürzt. Mittlerweile gibt es einstellbare Ständer, die mit einem Drehmechanismus an das Fahrrad angepasst werden können. Wenn bei Ständern, jeglicher Art, eine Zollgröße angegeben ist, dann bezieht sich diese auf die veraltete, aber noch gebräuchliche Bezeichnung der Lauf radgröße. Durch die flexiblen Einstellungen modernerer Ständer ist die Angabe oft in Form einer Range z.B. von „26 bis 28 Zoll“ angeführt.

### Mittel- und Hinterbauständer

Mittelbauständer sind oft an Citybikes montiert. Sie benötigen eine Stegplatte hinter dem Tretlagergehäuse. Die meisten Citybikes haben eine solche am Rahmen angeschweißt. Fehlt diese, können Adapterplatten gängiger Herstellerfirmen Abhilfe schaffen.

Eine andere Art von Seitenständern ist der sogenannte Hinterbauständer. Dieser wird montiert, wo Ketten- und Sattelstrebe aufeinandertreffen. Entweder verfügt der Rahmen über zwei Montagebohrungen (18 oder 40 mm Abstand) an der Kettenstrebe für eine Direktmontage oder er wird mit Hilfe von Schellen an den zwei Streben montiert. Hinterbauständer haben sich bei Trekking- und Reiserädern etabliert, da sich der Ständer bei beladenen Packtaschen näher dem Schwerpunkt befindet als beim Mittelbauständer ist.

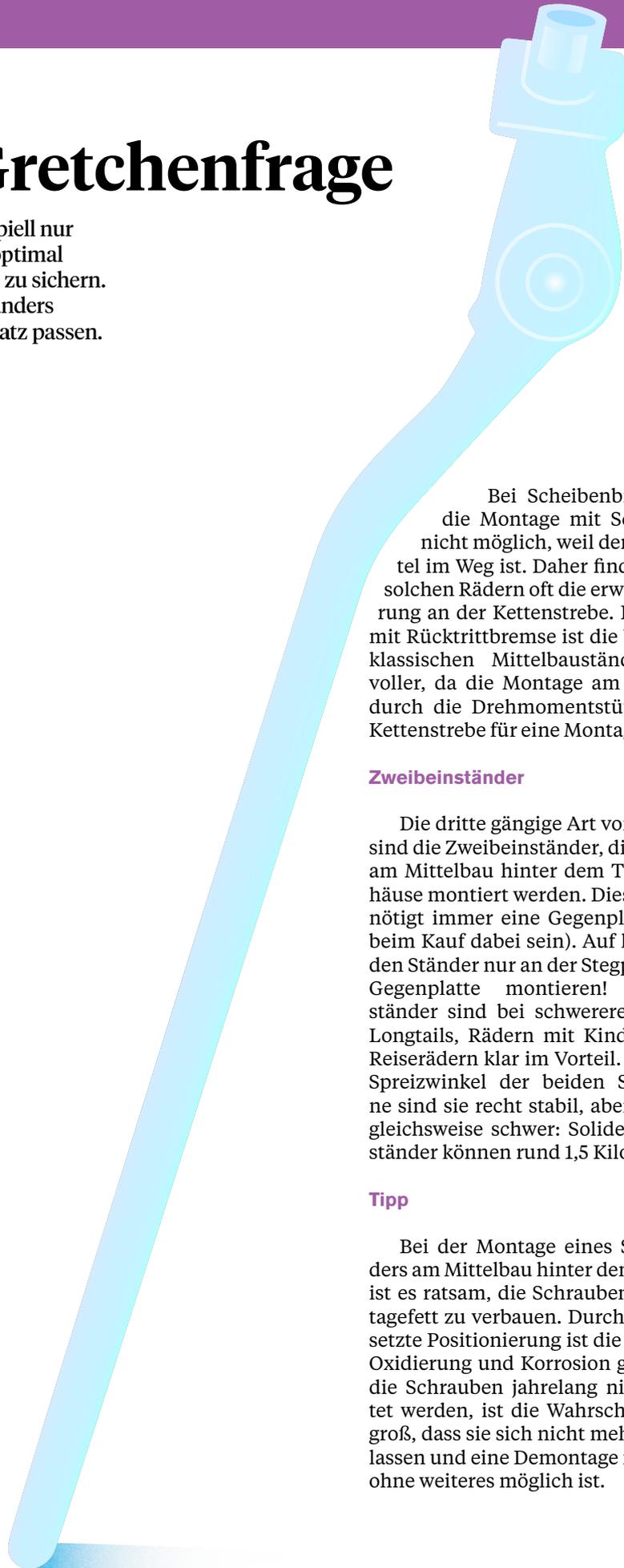
Bei Scheibenbremsen ist die Montage mit Schellen oft nicht möglich, weil der Bremsattel im Weg ist. Daher findet sich bei solchen Rädern oft die erwähnte Bohrung an der Kettenstrebe. Bei Rädern mit Rücktrittbremse ist die Wahl eines klassischen Mittelbauständers sinnvoller, da die Montage am Hinterbau durch die Drehmomentstütze an der Kettenstrebe für eine Montage störend.

### Zweibeinständer

Die dritte gängige Art von Ständern sind die Zweibeinständer, die ebenfalls am Mittelbau hinter dem Tretlagergehäuse montiert werden. Dieser Typ benötigt immer eine Gegenplatte (sollte beim Kauf dabei sein). Auf keinen Fall den Ständer nur an der Stegplatte ohne Gegenplatte montieren! Zweibeinständer sind bei schwereren E-Bikes, Longtails, Rädern mit Kindersitz und Reiserädern klar im Vorteil. Durch den Spreizwinkel der beiden Ständerbeine sind sie recht stabil, aber auch vergleichsweise schwer: Solide Zweibeinständer können rund 1,5 Kilo wiegen.

### Tip

Bei der Montage eines Seitenständers am Mittelbau hinter dem Tretlager ist es ratsam, die Schrauben mit Montagefett zu verbauen. Durch die ausgesetzte Positionierung ist die Gefahr der Oxidierung und Korrosion groß. Wenn die Schrauben jahrelang nicht gewartet werden, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass sie sich nicht mehr bewegen lassen und eine Demontage nicht mehr ohne weiteres möglich ist.



# NEU AM MARKT

## Das DRAHTESEL *Schaufenster*



**A**

### Fingerheizung

Handschuh-Innovation aus Österreich: Fäustling und fingerloser Handschuh in einem! Der Fäustling aus wind- und wasserabweisendem Softshell-Material mit warmer Thinsulate Isolierung kann bei Bedarf weggeklappt werden. So hat man die Finger frei – zum Schalten oder Smartphone-Wischen. An kalten Tagen: Einen HEAT Handwärmer in die vorgesehene Tasche im Fäustling stecken!

Gesehen **online**  
um 68 €

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



**B**

### Elegant und wohlfeil

Auf der Suche nach einem schönen Stadtrad für wenig Geld? Das Kona Coco mit Aluminiumrahmen und komfortabler 650B-Bereifung wurde von der Cooperative Fahrrad in Wien um Schutzbleche, Ständer, Gepäckträger und Lichtanlage ergänzt. Es ist in verschiedenen Größen und Farben verfügbar.

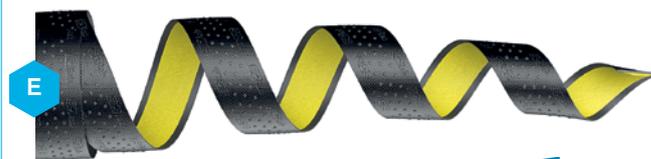
Gesehen bei  
**Cooperative Fahrrad**  
Gumpendorfer Str. 111  
1060 Wien  
ab 999 €  
[fahrrad.co.at](http://fahrrad.co.at)

**C**

### Umgang für jedes Wetter

Mit Sprössling auf dem Kindersitz im Winter? Das wird komfortabler mit den Wetterschutzumhängen von Bobike: das Winter Cover Maxi passt zu größeren, das Winter Cover Mini zu kompakteren Sitzen. Strapazierfähige Materialien, Thermo-Innenschicht und Kapuze schützen vor Wind und Wetter.

Gesehen **online und im Fachhandel**  
um 59,90 € (Mini)  
und 79,90 € (Maxi)  
[bobike.com](http://bobike.com)



**D**

### bikeline Tauern-Radweg

Die Gebirgskette der Hohen Tauern gab dem Tauern-Radweg seinen Namen, obwohl der Radweg eigentlich durch das ebene Tal der Salzach führt. Auf dem 320 Kilometer langen Weg von den Krimmler Wasserfällen hinaus ins Alpenvorland locken Ausblicke auf schneebedeckte Dreitausender und ausgedehnte Auwälder.

Gesehen  
**im ARGUS-Shop**  
Frankenbergg. 11  
1040 Wien  
um 17 €  
[esterbauer.com](http://esterbauer.com)

**E**

### Griff und weich

Das brandneue SQlab 714 Gravel-Lenkerband passt sich mit einer großzügigen Länge von 2,500 mm mühelos verschiedenen Lenkerbreiten und -stärken an. Die griffige Gummimischung mit Diamantstruktur sorgt für Griffigkeit bei jeder Witterung und dämpft Unebenheiten.

Gesehen **online und im Fachhandel**  
um 49,95 €  
[sq-lab.com](http://sq-lab.com)

**F**

### Size matters

Der britische Faltrad-Hersteller Brompton bezeichnet sein neues Faltrad mit den größeren 20 Zoll-Reifen als „vielseitigstes Fahrrad der Welt“. Eine neue Geometrie, hydraulische Scheibenbremsen und Shimano 8-Gang-Nabenschaltung bei der G Line sowie eine Brompton 4-Gang-Schaltung bei der Electric G Line bieten Komfort auf einem neuen Level, verspricht Brompton.

Gesehen **im Fachhandel**  
ab 2.849 €  
[brompton.com](http://brompton.com)

Das Schaufenster entsteht in Kooperation mit Herstellern und Fahrradgeschäften.

# Trockenen Fußes durch den Winter

Kalte Zehen und nasse Füße sind gewissermaßen die Achillesferse der Ganzjahres-Radelnden. Höchste Zeit also für den großen Überschuhe Test.

TEST: Ben Stagl



Wenn das Licht weniger und das Wasser mehr wird, ist es an der Zeit, das Winter-Equipment auszupacken. Ein essenzieller Bestandteil für gewappnete Radfahrende ist ein Paar Überschuhe. Niemand zweifelt an deren grundsätzlicher Wirksamkeit – jedoch gehen die Meinungen darüber auseinander, mit welchen Materialien, Formen und Verschlüssen sie ihre Funktion am besten erfüllen. Um einen Überblick zu verschaffen, haben wir uns sechs verschiedene Modelle genau angesehen.

Kernaufgabe der Überschuhe ist es, den Eintritt von Wasser in den Schuh zu verhindern. Sitzt der Überschuhe zu locker, gelingt das meist nicht so gut. Sitzt er zu fest, gelingt es nur unter großem Kraftaufwand oder vielleicht gar nicht, den Überschuhe anzulegen.

Während sich Modelle aus Neopren ausdehnen und somit mehr Passtoleranz bieten, ohne Falten zu schlagen, sind die Modelle aus normalem „Regenjackenmaterial“ oft mit Klettverschluss oder Kordel ausgestattet.

Wichtigste Frage vor dem Kauf: Welche Schuhe ziehe ich zum Radfahren an? Soll der Überschuhe schmale Klick-Schuhe abdecken oder über den Trekking Schuh passen? Ein Besuch im Fachhandel ist ratsam, da sie oft mehrere Größen abdecken und damit auch mal größer oder kleiner ausfallen als gedacht.

Tester Ben Stagl trägt  
Schuhgröße 44



Wärme\*  
●●●●○

Dichtheit  
●●●●●

Gewicht und Packmaß  
●●●●○  
140g

Dauer zum An / Ausziehen  
●○○○○

Preis  
44,95 €  
[bike.shimano.com](http://bike.shimano.com)

## Shimano Dual H2O

### Sichtbar, stabil und saueng

Der Dual H<sub>2</sub>O von Shimano gehört mit der anliegenden Passform definitiv zu den sportlicheren Modellen. Wenn er jedoch passt, dann erfüllt er seine Aufgabe wie wenige andere: Die wasserdichte äußere Schicht hält langfristig trocken, Fleece auf der Innenseite kuschelig warm. Doppelte Nähte und eine steife Zehenkappe sorgen für Haltbarkeit. Einziges Manko: Der Zipp auf der Rückseite tendiert dazu, auf die Achillessehne zu drü-

cken: das kann unangenehm sein. Beim Anziehen gilt außerdem: Zuerst der Überschuhe ans Bein, dann erst den Fahrrad-Schuhe an den Fuß.

**Punktwertung\* (1-5):**

Wärme (sehr kalt=1, sehr warm=5)

Dichtheit (undicht=1, total dicht=5)

Gewicht und Packmaß (groß/schwer=1, klein/leicht=5)

Dauer zum An/Ausziehen

(lange Dauer=1, kurze Dauer=5)

**VAUDE Capital Plus****Passt für kleine und große Schuhe**

Anstatt des üblichen Zipps hat sich Vaude dafür entschieden, die Rückseite des Capital Plus Überschuhs mit einem Klettverschluss zu schließen. Das bedeutet: der Schuh ist schnell an- und noch schneller ausgezogen. Allerdings nur solange, bis der Klettverschluss verdreht und nicht mehr zusammenhält. Wenig schöne Erfahrung bei Regen... Mit der großzügigen Form hat der Vaude Schuh freilich den vielseitigsten Einsatzbereich, der Vaude mittels Klett und Kordel am Knöchel leicht an un-

terschiedliche Schuhgrößen und -typen angepasst werden kann. Eine große Falte am Rist, wo sich die Nässe sammelt, kann sich als Schwachstelle erweisen, wenn das Material undicht wird.

**Wärme****Dichtheit****Gewicht und Packmaß**

190g

**Dauer zum An / Ausziehen****Preis**

65 €

[vaude.com](http://vaude.com)**CONTEC Red Line Heat DLX****Wie ein feuchter Socken**

Beim ersten Anblick wirkt es so, als hätte sich Contec in der Größe verkalkuliert – so winzig scheint der Red Line Heat DLX Überschuh. Die Bedenken verschwinden jedoch beim ersten Anprobieren, da sich das Neopren gut dehnt und den Schuh wie ein Socken umschließt. Die Kehrseite ist, dass der Schuh früher Wasser durchlässt.

Mit kalten Füßen hat man, dank der wärmeisolierenden Eigenschaft von Neopren, dennoch nicht zu rechnen. Leider reibt auch hier der Zipp an der Achillessehne.

**Wärme****Dichtheit****Gewicht und Packmaß**

140g

**Dauer zum An / Ausziehen****Preis**

49,95,- €

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

\*Achtung!  
Die Punkte sind nicht alle wertend, sondern beschreiben auch Eigenschaften



### LÖFFLER GTX Active

## Bitte nicht absteigen!



Wärme  
●●○○○

Dichtheit  
●●●○○

Gewicht und Packmaß  
●●●●●  
100g

Dauer zum An / Ausziehen  
●●●●○

Preis  
99,99 €  
loeffler.at

Sechs Paar Überschuhe liegen auf dem Tisch, instinktiv geht der erste Griff zu Löffler. Warum? Saubere Verarbeitung sticht heraus. Neben überragender Fertigungsqualität – wohlgermerkt made in Austria – ist der Löffler GTX ACTIVE sehr leicht und einfach mitzunehmen. Wer im Winter auf keine wärmende Schicht angewiesen ist, wird im Alltags Einsatz mit dem Löffler glücklich. Passen tut er sowohl über Trekking-

als auch MTB-Schuhwerk. Achtung! Die Unterseite der Überschuhe umschlingt beinahe die Schuhsohle und macht ihn damit ungeeignet, um Strecken zu Fuß zurückzulegen. Noch ein Nachteil: Weniger Gewicht heißt auch weniger Langlebigkeit.

### GOREWEAR GORE-TEX

## Der dünnste im Test



Wärme  
●○○○○

Dichtheit  
●●●●○

Gewicht und Packmaß  
●●●●●  
110g

Dauer zum An / Ausziehen  
●●●●○

Preis  
89,95 €  
gorewear.com

Der GOREWEAR GORE-TEX Überschuh zeigt, dass eine hohe Wassersäule hilfreich ist, einen guten Überschuh jedoch nicht ausmacht. Der Stoff ähnelt dem einer dünnen Windjacke und dehnt sich kaum. In Kombination mit dem weiten Schnitt und einem Klettverschluss auf der Rückseite ist er bei jedem Schuh schnell übergezogen, hat jedoch auf Dauer auch mit Dreck zu

kämpfen bzw. lässt hier teils Wasser durch. Einen Klettverschluss am Knöchel wie bei den Vaude gibt es hier leider nicht, wodurch er viele Falten schlägt. Dafür ist er ohne Isolationsschicht nicht nur leicht, sondern auch für wärmere Fahrten geeignet.

### BBB HardWear BWS-04

## Mit Warmfuß-Garantie



Wärme  
●●●●●

Dichtheit  
●●●●○

Gewicht und Packmaß  
●○○○○  
180g

Dauer zum An / Ausziehen  
●●●●○

Preis  
37,99 €  
bbbicycling.com

Gewissermaßen eine Garantie für warme Füße bietet der BBB Hardwear. Bei Temperaturen über 5 Grad könnte das für so manchen allerdings unangenehm werden. Wen normalerweise kalte Zehen plagen, der wird sich aber freuen. Und obwohl es der preiswerteste Überschuh im Test ist, wirkt er ausgesprochen robust und erstaunlich

dicht. Das dicke Neopren ist großzügig geschnitten und lässt sich dank guter Dehnbarkeit leicht überziehen. Zipp reibt hier keiner.

# Radfahren stärken!



## Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

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



### Versicherungspaket

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



### Radlobby-Rabatt

Günstiger einkaufen im ausgesuchten Radhandel in ganz Österreich. [radlobby.at/radhandel](http://radlobby.at/radhandel)



### Interessensvertretung

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

### DRAHTESEL-Abo

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



### Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitgliedervorteile um **EUR 58,-** pro Jahr



### Studierende

Ermäßigte Mitgliedschaft **EUR 38,-** pro Jahr für Studierende bis 26 sowie für alle unter 19 Jahren



### Haushalts-Mitgliedschaft

Für Familien, WGs und Lebensgemeinschaften: Pro Jahr **EUR 58,-** für das Erstmitglied, alle weiteren Haushaltsmitglieder je **EUR 38,-**. Kinder unter 19 Jahren sind kostenlos bei der Rechtsschutzversicherung mitversichert.

## Mitglied werden zahlt sich aus!

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

**Erteilen Sie uns einen Einziehungsauftrag und erhalten Sie bis zu EUR 2,- Ermäßigung!**

### Nur für Mitglieder

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

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

# ARGUS Shop

## Socken mit Fahrradmuster

in 3 Farben erhältlich  
12 Euro



## Vaude Regenponcho

Valero  
statt 75 Euro  
nur 50 Euro



## Winterhandschuhe

Touchscreen kompatibel  
Temperaturbereich: 0° C bis +5° C  
22,10 Euro



## ZÉFAL Steckschutzblech

Shield Lite M und L  
7,95 Euro



## KTM Fahrrad

statt 1.599 Euro  
nur 1.198 Euro



## Regenfeste Gamaschen

HOCK Gamas  
nur 21,90 Euro



## Reparaturbonus-Partnerbetrieb für Räder ohne E-Motor

Lösen Sie Ihren Reparaturbonus bei uns ein! [reparaturbonus.at](http://reparaturbonus.at)

## Radlobby ARGUS-Shop Beratung | Reparatur | Service

Frankenberggasse 11, 1040 Wien, Mo-Fr 14 - 19 Uhr, Sa 10 - 14 Uhr.

Für Informationen zur Radlobby-Mitgliedschaft und Produkten rufen Sie uns an unter 01/5050907 oder besuchen Sie uns in der Frankenberggasse. Bestellungen auch telefonisch oder per Mail: [shop@argus.or.at](mailto:shop@argus.or.at).

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



## Stadtnahe Tour zur „Illumina“ in Laxenburg

Wer in der kalten Jahreszeit eine gemütliche Radausfahrt mit wenig Aufwand und großem Mehrwert tätigen möchte, für den empfiehlt sich ein Besuch der „Illumina“ in Schloss Laxenburg.



BERICHT: *Omo Lisboa*

**G**emütlich entlang des EuroVelo9 radelt man von der Wiener Innenstadt zum Schloss Laxenburg und kann dort bis zum 12. Jänner die „Illumina“ besuchen – Ticket am besten vorab besorgen. Unterwegs lassen sich gleich einige der neuesten Errungenschaften der Wiener Radinfrastruktur begutachten: die neue Fahrradstraße in der Argentinierstraße zum Beispiel oder der neue Radweg in der Herndlasse.

Im weiteren Verlauf folgt man dem EuroVelo9. Wer dem geschotterten Abhang hinter dem Verteilerkreis ausweichen will, bleibt auf der RadLangstrecke Süd und kommt über Favoritenstraße und Fahrradstraße Weidstraße, gefolgt vom Liesingradweg wieder zur EuroVelo9-Route zurück.

### Lichtergarten mit Laser-Show

Die Route führt ab dem Liesingradweg über Inzersdorf, Vösendorf sowie Biedermansdorf, ist großteils verkehrsberuhigt und insgesamt etwa 21 Kilometer lang. Ab dem Liesingbach ist die Strecke teilweise unbefestigt: Vorsicht bei feuchtem Wetter!

Die „Illumina“, Österreichs winterlicher Lichtergarten, bietet entlang eines drei Kilometer langen beleuchteten Pfades spektakuläre Wasser-, Laser- und Lichtershow, einzigartige Lichtinstallationen von internationalen Künstlerinnen und Künstlern sowie eindrucksvolle Projektionen. Dieses Jahr gibt es wieder den sprechenden Baum und auch die Franzensburg ist mit farbenfrohem Videomapping geschmückt.

### Rückweg der Ziegelbarone

Ab Einbruch der Dämmerung erwacht die Lichterwelt in Laxenburg, für den Rückweg nach Wien bietet sich der Weg der Ziegelbarone an: entlang von Wiener Neustädter Kanal und Mödlingbach geht es rund drei Kilometer bis zum Bahnhof Achau mit Anschluss an die S60 – gutes Vorderlicht nicht vergessen, die Route ist nicht durchgehend beleuchtet!

Hinweis: Auch in Innsbruck, Reutte, Frohnleiten bei Graz gibt es in den Lumagica-Lichterparks beeindruckende Lichterlebnisse. Routenplaner wie Komoot oder mapy.cz helfen bei der idealen Routenwahl.

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



Unser Autor vor einem der für Estland typischen Findlinge



## Briefe aus der Ferne

### Dieses Mal: Estland

Viele Höhenmeter muss ich nicht auf mich nehmen, während ich durch die Kiefernwälder des Lahemaa-Nationalpark radle. Der Weg entlang der estnischen Ostseeküste ist gesäumt von haushohen Findlingen, bizarr in der Landschaft verteilt, sowie von Heidelbeersträuchern und Eierschwammerln.

Im Juni sind die Tage in Estland lang, sodass man wunderbar Abstecher zu alten Fischerdörfern und Badestränden oder Rundgänge durch Moorlandschaften einlegen kann. Danach bleibt dennoch genug Zeit, das Zelt bei Tageslicht aufzubauen.

Auch sonst werden einem Radtouristen in diesem Land einfach gemacht. Zugang zur und verantwortungsvoller Umgang mit der Natur werden von der Bevölkerung geschätzt und von behördlicher Seite gefördert, sodass Wildcampen grundsätzlich toleriert wird. Darüber hinaus unterhält die staatliche Forstagentur Biwak-Plätze, wo man Regenschutz, Feuerstelle, Komposttoiletten und oftmals Feuerholz vorfinden – praktischerweise sind diese Lagerplätze in einer App verzeichnet.

Apropos Digitalisierung: Auch in den abgelegensten Regionen gibt es durchwegs schnelle Internetverbindung. Als störend erweisen sich nur die aufdringlichen Gelsen, deren Anwesenheit man entweder stoisch akzeptiert, oder aber die Flucht in die Hauptstadt Tallinn antritt. Hier lockt die mittelalterliche Altstadt mit Hanse-Flair. Und wen es dann wieder auf den Sattel zieht, der kann entlang der Eurovelo-Route 10 noch die Inseln Saaremaa und Hiiumaa mit ihrem ganz eigenen Charme erkunden.

*Philipp von Gehren*

# Das Kind kommt mit

Unser Autor radelt mit Frau und Kleinkind durch den Süden Albanien und erlebt dort rücksichtsvolle Autofahrer\*innen, Wangenzwicker für seinen Sohn und Gastfreundschaft ungeahnten Ausmaßes.



Gesamtkilometeranzahl

**749**

Gefahrenre Höhenmeter

**8.930**

Geamtgewicht

**Rad + Gepäck + Kind:**

**42**

Kilogramm

REISEBERICHT: *Julian Walkowiak*

Die größte Sorge vor meiner Vaterschaft war nicht etwa, in welche furchtbare Welt ich ein Kind setzen werde, sondern vielmehr, wie ich meinem Kind die schönen Seiten der Welt zeigen würde. Für mich gab es während der ergangenen 20 Jahre nämlich fast nur einen Weg – und zwar den auf dem Fahrrad. Für die eigenen Kinder will man bekanntlich nur das Beste, somit war klar: Das Kind wird von Anfang an Teil des Abenteuers sein und gewissermaßen ins Radfahren und Radreisen hineinwachsen. Die erste Radreise gab es dann im Alter von 7 Monaten durch Slowenien, gefolgt von einer Radtour durch Taiwan mit eineinhalb Jahren.

## Abenteuerfaktor Albanien

Dieses Jahr wollten wir wieder in Europa bleiben und mit Kleinkind im Fahrrad-Anhänger nach Möglichkeit in trockenen Gefilden. Dank des gefühlten größten Abenteuerfaktors setzte sich bei der Länderwahl letztendlich Albanien durch: Vielversprechende Naturlandschaften, Küstenklima mit Badeoption, gut für die Geldtasche. Und allein schon aufgrund der An- und Abreise per Zug und Fähre müsste uns unser Sohn eigentlich schon anhimmeln, dachten wir uns. Und – Achtung, Spoiler! – so war es auch: Es lebe der Schienenverkehr und erst recht das schwimmende Haus!

Wer Albanien als Destination für eine Radreise wählt, dem wird bald klar: Viel Detailroutenplanung ist hier nicht möglich, da es insgesamt nur wenige Straßen gibt. Normalerweise bekommen wir nach Ankunft in einem Land ein Gefühl dafür, wie stark befahren die „großen“ Straßen sind, in welchem Zustand die „kleinen Straßen“ sind und wo es vielleicht gute Offroad-

Alternativen gibt. Danach legen wir uns dann die Route. In Albanien ist diese Flexibilität leider nicht möglich.

Gut für die Oberflächenversiegelungsbilanz – aber schlecht für Radreisende mit Kindern. Die Offroad-Wege sind meistens von ihrer Beschaffenheit zu „brutal“ für den zarten Kinderpopo. Nicht einmal das kreativste On-Board Unterhaltungsprogramm hält das Kind lang genug im Bohrschlaghammer-tanzenden Kindersitz. Die asphaltierten Straßen sind dann eben Straßen für alle. Lkw, Pkw mit Wohnwägen und die vielen Alltagspendelnden in ihren Kfz. Ganz selten gibt es Ausweichmöglichkeiten auf kleinere alternative Straßen, welche über Umwege zum selben Ziel führen.

## Rücksichtsvolle Autolenker\*innen

Positiv überrascht war ich dann allerdings vom insgesamt rücksichtsvollen Fahrstil der Verkehrsteilnehmenden: Großzügige Überholabstände wie in Albanien kann man sich andernorts nur wünschen. Toll war auch das tagtägliche Hupkonzert der vorbeifahrenden Autos. Da gibt es ja bekanntlich zwei Melodien. Die eine singt „Schleich di!“, die andere singt „Geile Sache was ihr da macht, seid willkommen, go go go!“ Nachdem fast jedes Hupkonzert mit nach oben gestrecktem Daumen oder einem Lächeln kombiniert wurde, bin ich der Meinung, dass wir als radfahrende Familie gern gesehen und überholt wurden.

Das bringt mich zum nächsten Punkt: Land und Leute. Das wirklich Schöne an Albanien ist, dass du Gastfreundschaft in einem für Europa ungewohnt hohen Ausmaß erleben kannst. Kaum eine Herberge, aus welcher wir ohne geschenkten Proviant (meistens Obst) abreisten. Kredenz



Teils unberührte Landschaften und hin und wieder treibt ein Hirte seine Schafe durch die Gegend



Familien-Selfie mit zwei Selbstfahrenden und einem Passagier

Unterwegs an der Küste im Süden Albaniens





Festschmaus in Gjirokastra, einer der ältesten Städte des Landes



Orientierungspause in der Nähe der Stadt Palasë mit spektakulären Ausblicken

Fahrrad-Infrastruktur sucht man in Albanien vergebens.



wird, was der eigene Obst- und Gemüsegarten zu bieten hat. Ebenso Tierhaltung für den Eigengebrauch. Zum Frühstück werden dann die Eier der eigenen Hühner gebraten.

Auch die Freude und Zuneigung gegenüber unserem Sohn war durch die Bank zu spüren und zu erleben. Geschenke (Obst, Zuckerl, kleine Spielzeuge) und der für unseren Sohn furchterregende Wangenzwicker gehörten zum täglichen Reise-Ritual.

### „In Albanien wird nichts gestohlen“

Der größte Kulturschock für mich war neben den 200.000 verstreuten Bunkern im Land (Relikt des Diktators Enver Hoxha) die unglaubliche Gelassenheit der Albaner in Bezug auf Diebstahl.

Als Radtourist ist das eigene Fahrrad immer der heilige Gral, den es zu schützen gilt. Am liebsten würde man das Rad in jede Unterkunft reinquetschen, damit man ruhig schlafen kann und weiß, dass die Radtour am nächsten Tag auf jeden Fall weitergehen kann. Überall wo wir hinkamen (egal ob Stadt oder Land), hat man uns gesagt, wir müssten uns keine Sorgen

machen und könnten die Räder einfach draußen stehen lassen, denn: „In Albanien wird nichts gestohlen.“ Wir merkten erst, dass dies kein Tourismus-Marketing-Geplaudere war, als wir feststellten, dass unsere Hosts teilweise die Schlüssel an der Haustür auch nachts draußen stecken ließen „damit man jederzeit gut ins Haus käme“. Wow! Für mich als Radfahrer paradisische Zustände.

### Kontrastreiche Aussichten

Unsere Zeit reichte lediglich, um die südliche Hälfte Albaniens zu erkunden. Dabei überquerten wir wunderschöne Berge, fuhren entlang von naturbelassenen Flüssen (Vjosa), kamen an den großen Ohridsee an der Grenze zu Nordmazedonien und fuhren entlang wirklich toller Küstenstraßen (Vlora bis Ksamil). Der Kontrast von Luxushotels mit geparkten Luxuskarossen an der Küste, bis hin zu Truthahn-Herden treibenden Opus im Landesinneren gehörten gleichermaßen zu unseren Eindrücken.

Fazit: Aufgrund der warmherzigen Menschen, der schönen Landschaften ist Albanien jedenfalls eine Rad-

reise wert. Ich würde mein (Klein-) Kind allerdings nur ungern selbst am Rad fahren lassen oder es per Follow-Me (Tandemkupplung für Kinderrad) hinterherziehen. Mit Kleinkind am eigenen Rad geführt, fühlte ich mich durchwegs sicher und würde ohne Bedenken ein zweites Mal das Land bereisen (Erfahrungswert beruht auf Off-Season Verkehr im Oktober).

Wunsch ans Universum: Albanien hat atemberaubend schöne, aufgelassene Bahnstrecken. Der Radtourismus könnte durch einen Ausbau dieser Strecken hervorragend in den wachsenden Tourismus integriert werden.

Anzeige

# Rad-Reisen 2025

20 Jahre Gruppenreisen: Gemeinsam unterwegs auf spannenden Radabenteuern

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



**Ostern Adria**  
12.04. - 17.04.2025  
1.260,00 € \*



**Albanien**  
15.05. - 25.05.2025  
2.190,00 € \*



**Cornwall**  
13.07. - 23.07.2025  
3.150,00 € \*



**Fuldaradweg**  
03.08. - 09.08.2025  
1.470,00 € \*



**Entlang des Tibers**  
13.09. - 21.09.2025  
1.980,00 € \*



**Serbische Donau**  
27.09. - 04.10.2025  
1.550,00 € \*

## Geführte Gruppenreisen all Inclusive

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

**ELITE TOURS**

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

(\* - Richtpreis)



## BETREFF: Tandem-Fahren

Ich würde gerne die Aufmerksamkeit auf ein Thema lenken, das, für mich unverständlich, derzeit keine Beachtung findet: Tandemfahren. Wir sind seit einiger Zeit eine autofreie Familie mit zwei Kindern und organisieren schon lange unseren Alltag mit dem Fahrrad.

Anfangs mit Kindersitz und Anhänger, danach mit dem FollowMe-System. Das gemeinsame Fahren mit der Tandemkupplung hat uns auch bei Ausflügen immer sehr viel Freude bereitet, aber leider sind die Kinder bzw. deren Fahrräder nun endgültig zu groß dafür. Zwar können die Kinder prinzipiell natürlich schon alleine fahren, aber auf gefährlichen oder weiteren Strecken schätzte ich es sehr, die Kinder unter Kontrolle zu haben.

Da mir also das gemeinsame Fahren sehr gefiel, und weil ich auch mit meiner Frau gerne romantische

Ausflüge machen wollte, war für mich die Anschaffung eines richtigen Tandems ein logischer Schritt. Zu meiner Überraschung musste ich feststellen, dass Tandems derzeit – bis auf ganz wenige Ausnahmen – am europäischen Markt nicht verfügbar sind. Offenbar ist Tandemfahren seit einigen Jahren richtiggehend „out“. Glücklicherweise konnte ich ein hochwertiges, gebrauchtes Tandem erwerben, das wir seither fleißig nutzen und uns eben auch beim Kindertransport hilft. Meine Anregung daher: Vielleicht könntet Ihr einmal einen Schwerpunkt betreffend Nutzen des Tandems beim Alltagsradfahren machen und auch recherchieren, warum es zwar einen Hype um große und schwere Lastenräder gibt, aber man keine neue Tandems bekommen kann.

Und wenn wir schon bei Lastenrädern sind - noch ein Thema, auf das ich gerne aufmerksam machen würde: Lastentransport mit Anhänger. Da wir



ja autofrei sind, erledige ich sämtliche Lastentransporte – ob Wochenendeinkauf oder Baumarkt-Besuch - mit einem kleinen Hinterher-Anhänger. Das ist deutlich billiger, vielseitiger und platzsparender als ein eigenes Lastenrad. Das Lastenrad sehe ich in erster Linie beim Kindertransport angesiedelt, aber für den Gütertransport ist ein Anhänger eine großartige Option!

Winfried Halbhuber, 2340 Mödling



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



## Orcas Kettenbriefe Rollenbilder

Rollenbilder verändern sich und wir uns mit ihnen. Auch ich. Je nachdem, mit welchen Rollen, Bildern und Rädern ich unterwegs bin. Was sagt das über mich aus? Was sagt mein Rollenbild aus, mein Fahrbild, mein Rad, mit dem ich gerade unterwegs bin?

In welche Rollenbilder stecke ich die Menschen, je nachdem, mit welchem Rad sie gerade unterwegs sind. Das schicke, das schnelle, das gemütliche, das alte, die Familienkutsche, der Drahtesel, ein Randonneur. Alles Räder, alles besser als ein Auto.

Auch Autos können in Rollenbilder gepresst werden, aber darum geht es hier nicht. Ich rolle, fahre, pedalriere, lasse mich anrollen, ausrollen, bin manchmal von der Rolle, aus der Rolle, schlüpfe in Rollen – je nach Situation, je nach Gruppierung, nach Ausfahrt, Aufenthalt, Stimmung, Schubladen und Vorurteilen, manchmal mit und manchmal ohne Rollen.

Was ich eigentlich sagen möchte: Rollenbilder verändern sich je nach Perspektive, je nach Lichteinfall, je

nach Abstand und Hintergrundwissen. So wie mein Rollenbild verändert wird, je nachdem mit welchem Rad ich unterwegs bin. Denn ich fahre anders, wenn ich mit dem Alltagsflitzer oder der Familienkutsche unterwegs bin. Ich bin ein radelndes Rollenbild, unabhängig von Rad und Wetter. Trotzdem kann es sein, dass ich als unvorsichtig und unverantwortlich eingestuft werde. Es kann auch sein, dass ich angelächelt werde. Es ist doch so, dass es ein Lebensgefühl widerspiegelt.

Vielleicht kann ich für dich ein Rollenbild sein? Eines, das du für dich so anpasst, dass wir dann gemeinsam auf der gleichen Wellenlinie rollen können.

Vielleicht wirst du ein Rollenbild für mich sein und einen neuen Horizont ausrollen.

## Erratum: # DE 03/24 Kopfhörer-Test „Die Ohren offen halten!“

Leider sind uns beim Redigieren des Testberichts über Open-Ear-Headsets im letzten DRAHTESEL zwei Fehler unterlaufen und wir haben den Beitrag unserer Autor\*innen „verschlimmbesert“: Bei dem Test geht es zwar um Open-Ear-Headsets, aber nicht – wie wir fälschlicher Weise eingefügt haben – um Bone-Conduction-Headsets. Außerdem bedeutet Multipairing bei den Skokz OpenFit nicht, dass zwei Personen gemeinsam Podcast hören können. Es bedeutet, dass die Kopfhörer mit zwei unterschiedlichen Geräten gleichzeitig verbunden sein können (z.B. ein Smartphone und der Laptop). Wir entschuldigen uns dafür bei unseren Leser\*innen und auch bei Autor und Autorin! In der Online-Fassung des Artikels ist der Fehler richtiggestellt.

## # DE 03/24 Kopfhörer Test

1. Das sind alles keine Bone-Conduction-Headsets, sondern „nur“ Open-Ear-Headsets.
2. Zumindest die Headsets von Shokz

und Huawei sind bei Verkehrsgereuschen und Fahrtwind unbrauchbar, und zwar sowohl zum Musikhören als auch zum Telefonieren. Ich habe schon einige drahtlose In-Ear-Headsets probiert, und die einzigen bei Verkehrsgereuschen und Fahrtwind wirklich brauchbaren sind Jabra Evolve/Elite 65e/75e; leider werden sie nicht mehr produziert.

Beim nächsten Mal bitte draußen mit richtigen Verkehrsgereuschen und richtigem Fahrtwind testen, nicht drinnen mit Ventilator!

Christian Focke-Kiss, 1230 Wien

### Antwort der Redaktion

Die Tests wurden so gestaltet, dass sie gut vergleichbar sind. Deshalb haben wir uns als „Windgeräusch-Ersatz“, den Ventilator zur Hilfe genommen. Der Abstand zum Ventilator war immer der gleiche. So konnten wir gleiche Bedingungen und Windgeschwindigkeiten bei allen Kopfhörern garantieren. Im Freien kann eine Böe und unterschiedliche Windverhältnisse auch zu unterschiedlichen Eindrücken führen. Das wollten wir

vermeiden. Wir haben alle Gespräche beim Smartphone des fiktiven Gesprächspartners aufgezeichnet und im Nachhinein analysiert. Hier war das Ergebnis eindeutig.

Musikhören haben wir auch im Alltag getestet. Wie im Artikel beschrieben, tritt die Musik bei Straßenlärm und Sirenen in den Hintergrund. Das ist der offenen Bauweise geschuldet. Wir empfinden das aber als positiven Effekt, weil man von der Umgebung mehr mitbekommt.

Wir haben selbst schon viele In-Ear Modelle getestet. Die Abschottung von der Umgebung und das unnatürliche Sprachempfinden beim Telefonieren haben uns aber stets gestört. Wir haben uns daher bewusst für einen Test von Open-Ears entschieden und wollten hier auch nicht Äpfel mit Birnen, also In-Ears mit Open-Ears, vergleichen, sondern in einer Kategorie von Kopfhörern bleiben.

André Lintschnig

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

Anzeige



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

## Wie fahrradfreundlich ist Ihr Betrieb?



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

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

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



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM  
FAHRRADFREUNDLICHEN  
BETRIEB



Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provaznik



So muss Jahreswende:  
Beim Neujahr radeln  
eröffnen Radfahrende die  
Fahrradsaison 2025.

## Termine

### Radlobby Jour Fixes & Arbeitstreffen

Viele lokale Radlobby-Gruppen laden zu offenen Arbeitstreffen und Jour Fixes ein. Wir freuen uns über neue Radaktivist\*innen, die mitmachen möchten – auf unserer Website sehen Sie, wann das nächste Treffen in Ihrer Nähe stattfindet – wie z.B. in Wien am 9. Jänner im Amerlinghaus.  
[radlobby.at](http://radlobby.at)

### Critical Mass

Fr., 20. Dezember, 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, Innsbruck, Linz, Villach, Klagenfurt und Salzburg wird geradelt. Alle Termine österreichweit auf  
[criticalmass.at](http://criticalmass.at)

### Neujahr radeln 2025

Mi., 1. Jänner

Das Fahrrad hat als bestes Verkehrsmittel immer Saison –

auch wenn sich das Gerücht, die Radsaison würde erst im Frühling wieder anfangen, hartnäckig hält. Daher läutet die Radlobby pünktlich zum Jahresbeginn in vielen österreichischen Städten die neue Radsaison ein! Alle Infos und die genauen Abfahrtszeiten:  
[radlobby.at/neujahr radeln 2025](http://radlobby.at/neujahr radeln 2025)

### Erfahrungsaustausch Radreisen

Sa., 11. Jänner, 14 bis 17 Uhr  
Schloss Traismauer, Hauptplatz 1, 3133 Traismauer

Die Radlobby Traismauer lädt klassische Radreisende ins Schloss Traismauer zu einem lockeren Erfahrungsaustausch ein. Präsentiert werden u. a. Berichte zu Reisen an die Atlantikküste, an die Ostsee oder nach Andalusien.  
[radlobby.org/noe/radreisen/](http://radlobby.org/noe/radreisen/)

### Radreparaturkurse

Ab Di., 9. Jänner, 17 Uhr  
Rad-WG, Gassenlokal, Schmalzhofgasse 8, 1060 Wien

Gemeinsam mit der Lenkerbande veranstaltet die Radlobby

Wien Fahrrad-Reparaturkurse für Einsteiger\*innen und Fortgeschrittene.

Infos und weitere Termine hier:  
[radlobby.at/reparaturkurse](http://radlobby.at/reparaturkurse)

### Radeln for Future

Fr., 7 Februar, 17 Uhr  
Votivpark, 1090 Wien

Um den Forderungen nach sicheren Radwegen in Wien Nachdruck zu verleihen, veranstaltet Radeln for future monatliche Rad-Demos, diese führen zu Hotspots mit fehlender oder mangelhafter Radinfrastruktur, aber auch zu Orten aktueller Anlässe.  
[radelnforfuture.at](http://radelnforfuture.at)

### Radlobby Kärnten Ideenwerkstatt

Sa., 15. März, 10 bis 17 Uhr  
Drehscheibe in St. Michael ob Bleiburg 26/Vrtiljak v Šmihelu 26

Bei der Ideenwerkstatt treffen sich einmal im Jahr aktive Radlobby-Mitglieder aus allen Regionen Kärntens und solche, die es werden wollen. Gemeinsam entwickeln wir Aktionen

und Ideen für das Jahr 2025.  
[radlobby.at/kaernten/ideenwerkstatt2025](http://radlobby.at/kaernten/ideenwerkstatt2025)

### ARGUS Bike Festival & RADpaRADE

Sa. 12. und So., 13. April,  
9 bis 18 Uhr  
Rathausplatz, 1010 Wien

Mit einem großen Wochenende im Zeichen des Fahrrads kommt das ARGUS Bike Festival am Wiener Rathausplatz 2025 wieder: Ein Feuerwerk an Action, jede Menge Stationen zum Mitmachen und zum Testen sowie alle wesentlichen Marken und Trends gibt es auf unserer großen Fahrrad-Messe. Ein Highlight: Am 13. April 2023 radeln wir wieder gemeinsam bei der Wiener RADpaRADE!  
[bikefestival.at](http://bikefestival.at); [radparade.at](http://radparade.at)

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

woom®  
**EXPLORE**



## Die Welt entdecken. Mit dem neuen woom EXPLORE.

Das brandneue, superleichte woom EXPLORE für Rider\*innen von 6 bis 14 Jahren – mehr Komfort, mehr Sicherheit und ein unverwechselbarer Look. Kids, die ein sportliches Allround-Bike wollen, werden das woom EXPLORE lieben. Entdecke jetzt alle Features und Farben auf [woom.com](https://www.woom.com)!

**woom®** enjoy the ride

Wien



# Argentinierstraße: Erradle dir die Stadt neu!

Bezahlte Anzeige

Österreichs erste Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild ist fertig. Auf ihr radelst du sicher, komfortabel und flott zwischen Hauptbahnhof Wien und Karlsplatz. Die Argentinierstraße ist eines von mehr als 50 Projekten der Stadt für das Radfahren im Jahr 2024. Alle Infos unter [www.fahrradwien.at](http://www.fahrradwien.at)

mobilitäts  
agentur  
wien



Für die  
Stadt Wien

