



**Argus Bike
Festival**
12. & 13. April
Seite 31

Ganz nah dran
Zum Fürchten:
Die Seitenabstandstudie
Seite 20

Ur weit weg
Zum Freuen:
Sechs Wochen Lofoten
Seite 57

42. Jahrgang / Ausgabe 1 / 2025



Das Magazin
der Radlobby

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin

Rollen wollen

Wie lernt und wie lehrt man
eigentlich Radfahren?





Wien baut jährlich 20 km Radwege

Bald auch in deiner Nähe - damit euer
Weg in die Schule noch sicherer wird.
#radliebewien



Mobilitätsagentur Wien GmbH, Große Spielgasse 4, 1020 Wien

fahrradwien.at



Für die
Stadt Wien

Liebe Leserin, lieber Leser!

Editorial

Hallo, ich bin neu hier. Deshalb beginne ich mit einer Themenverfehlung: Ich schreibe nämlich auch übers Laufen. Für das Magazin des Berlin-Halbmarathons interviewte ich unlängst den Veranstalter des Kopenhagener Marathons. Der Mann erzählte, dass und wie das dänische Königshaus läuft. Irgendwie kamen wir aufs Radfahren. Kurz nach dem Gespräch schickte er mir ein Foto: mein Interviewpartner am Radweg. Neben ihm: König Frederik – auch am Rad. Wäre da nicht ein Bodyguard (ebenfalls am Rad) zu erkennen, wären hier einfach Männer im Radverkehr zu sehen. Eine Alltagsszene. Nicht der Rede wert, fand mein Gesprächspartner: „What´s the story?“

Doch genau das, dass es nichts Besonderes ist, wenn der König radelt, ist die Geschichte: Während es sonst im Alltag normal ist, Aufgaben mit dem dafür passenden Werkzeug zu lösen, ist das in Mobilitätsfragen längst nicht so: Wege bis zu fünf Kilometern mit dem Rad zurückzulegen, hat nichts mit Ideologie zu tun – es ist schlicht effizient. Und auch ökonomisch sinnvoll. Außer man erklärt das Fahrrad zu einem Vehikel des Kulturkampfes – und definiert Freund-Feind-Schemata über Art und Weise der Fortbewegung.

Solche Fronten kann man weder per Anordnung noch durch PR-Texte aufbrechen. Das funktioniert nur durch Vor-Leben. Durch Vorbilder.

„To lead by example“ heißt das: Der König fährt Rad? Können wir auch! Erst recht, wenn das Drumherum passt: also allem voran Wege und Sicherheit. Doch

fährt der König, sorgt sein Umfeld genau dafür. Ganz automatisch. Frederik ist da das falsche Beispiel. Er bestieg den Thron 2024 – da war Dänemark längst Rad-Land. Aber auch Thailands Maha Vajiralongkorn fährt gerne und viel Rad. Seit er (2016) im Amt ist, werden eifrig Radstraßen und -wege gebaut.

Doch wozu in die Ferne schweifen? Lange musste sich Wiens Verkehrstadträtin Ulli Sima (SP) nachsagen lassen, am Rad nicht sichtbar zu sein. Seit sie – nachweislich – fährt, ändert sich vieles, was jahrzehntelang als in Stein gemeißelt galt.

Und obwohl Niederösterreichs Johanna Mikl-Leitner (VP) für ein PR-Foto mit pedallosem Rad ordentlich Spott abbekam: Frau Landeshauptfrau fährt in der Freizeit. Stolpert sie da über ungenaue, unlogische und widersprüchliche regionale Radwegmarkierungen, greift sie zum Telefon: Schwupp, Problem gelöst.

Vor diesem Hintergrund haben wir den Spitzenkandidat*innen der Wiener Parteien die Rad-Gretchenfrage gestellt: „Fährst Du?“ Ganz bewusst genau so schlicht. Denn auf banale Fragen kommen dann auch einfache Antworten. Und die zeigen dann, worum es geht: In Dänemark fährt der König Rad. Ganz selbstverständlich. Das ist dort keine Geschichte. Und da müssen wir hinkommen.



Tom Rottenberg

ist neu beim DRAHTESEL, fährt aber schon etwas länger Rad: Er war in den 1990ern einer der ersten Fahrradboten in Wien, erkannte aber rasch, dass ihm das Über-Fahradboten-Erzählen mehr lag als das Botenfahrer-Dasein – und wurde Journalist.

Mitwirkende in diesem Heft



Philipp Schober (Text) & David Moser (Bild)

zeichnen für unsere Radfahren-Lernen-Coverstory (S. 25) verantwortlich und hatten beim Shooting ein Problem: Die Models hätten die brandneuen Bikes, die uns „Woom“ dafür lieh, soooo gerne behalten.



Zoe Opratko

hat die Bilder zu Valentin Eisendles Interview mit der „Mobility-Influencerin“ Elisabeth Sturm (S. 36) gemacht. Opratko fotografiert – u.a. für *Wiener Zeitung* und *Standard* – am liebsten Menschen oder kontroversielle Themen.



Anne Feldkamp

eröffnet die Gastautor*innen-Serie „Freilauf“: Die Moderedakteurin des *Standard* fragt sich (und eine KI) auf Seite 40, wo Mode und Radfahren zusammenkommen – und landet bei einer Fashion-Ikone: Vivienne Westwood.

Inhalt

Politik

- 6 Drei Fragen zur StVO-Reform**
Was die Radlobby von der angekündigten Reform erhofft
- 10 Richtungsfragen zur Wien-Wahl**
Stadt-Mobilität ist wahlentscheidend: Wohin radeln die Parteien
- 13 Sieben Milliarden Euro fürs Radfahren**
Absurd viel Geld? Nein, eine Win-Win-Win-Investition

Infrastruktur

- 17 Schilder statt Schilda**
Niederösterreich harmonisiert Rad-Wegmarkierungen
- 20 Gesetz und Wirklichkeit: Die Seitenabstand-Studie**
Wie Seitenabstände tatsächlich (nicht) eingehalten werden
- 23 Recht: Abstandhalten auf juristisch**
Radlobby-Anwalt Johannes Pepelnik über den §15 der StVO

Community

- 24 Die Kidical Mass rollt in die nächste Saison**
Kinder radeln für sicheres Radfahren
- 25 Lenken, bremsen, balancieren**
Wo wer wie am besten Radfahren lernt

Lebensstil

- 36 Die Mobilitäts-Influencerin**
„Elli macht mobil“-Macherin Elisabeth Sturm im Interview
- 40 Freilauf: Passen Mode und Rad zusammen?**
Der Standard-Moderedakteurin Anne Feldkamp über Bike & Style

Produkte & Technik

- 43 Test: Ruck- und Gepäckträger-Säcke**
Hybridbeutel für Rücken und Rad
- 46 Schaufenster: Neue Produkte für Mensch und Rad**
Fingerabdruckschlösser, Leuchtpedale und Kinderhelme

Tour & Reise

- 51 Wale, Elche & Fjorde – nur kein Sonnenuntergang**
Niko Stratil-Sauer über sechs Wochen am Rad auf den Lofoten

Forum

- 59 Termine**
- 62 Leserbrief**



- 25 Sattelfest**
Radfahren ist nicht „Rocket Science“ – wenn man es gut und zielgruppenadäquat vermittelt: Wer wann wo wie am besten beginnt, erzählt unsere Coverstory

Kolumnen



- Drahteselchen**
Unsere Kinderseite mit Rätsel und Gewinnspiel
Seite 30



- Fahrrad-Technik**
Luft nach oben? Ein Blick auf neue Ventilstandards
Seite 41



- Brief aus Gdansk**
Die Velo-city verschlägt es heuer nach Danzig – unser Brief-Autor lebt dort
Seite 49



- Reflektor**
Reinhold Seidl denkt über das Erinnern ohne Cloudbackup nach
Seite 62

Impressum: Seite 61

Regierungsprogramm 2025 – eine Erstanalyse

Leitartikel

In meinem Leitartikel des Dezember-DRAHTESEL haben wir nachdrücklich angeregt, aktive Mobilität im Regierungsprogramm umfangreich zu berücksichtigen. Da waren die Regierungsverhandlungen – damals noch zwischen FPÖ und ÖVP – gerade in vollem Gange.

Jetzt aber besetzen ÖVP, SPÖ und NEOS die Regierungsbank – und wir haben das Regierungsprogramm gespannt und genau unter die Lupe genommen.

Die erste Analyse erweckt Hoffnungen: Es gibt ein Bekenntnis zum Aktivverkehr. Die Förderung von Rad- und Fußverkehr wird oft und meist gemeinsam angeführt. So sollen etwa Verkehrsinfrastrukturplanungen ausdrücklich und konsequent sowohl Fuß- als auch Radwege berücksichtigen. Das entspricht einer zentralen Forderung der Radlobby: Verkehrsinfrastruktur hat so geplant, aus- und angelegt zu sein, dass es zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden gar nicht erst kommt.

Weitere begrüßenswerte Ansagen finden sich ebenso im Programm: Etwa das Bekenntnis, den Radverkehrsanteil von derzeit sieben auf 14 Prozent zu erhöhen (leider ohne Ziel-Datum). Oder die Ansage, bei Infrastrukturprojekten von ÖBB oder ASFINAG auch Radwege und Radschnellverbindungen verbindlich mitzuplanen. Besonders wichtig wäre es, bei der Errichtung von Straßen oder Bahnstrecken von Anfang an hochwertige Querungen mitzudenken – und auch zu bauen.

In den vergangenen Jahren geschah – vor allem im ländlichen Raum – oft das Gegenteil: Radverbindungen wurden gerne gekappt.

Während sich die Rad-Bedingungen in Städten in den letzten Jahren etwas verbessert haben, bleibt der Nachholbedarf am Land enorm. Umso mehr begrüßen wir das Bekenntnis, die Abhängigkeit vom Auto insbesondere am Land zu reduzieren. Dazu finden sich im Programm auch Punkte zur Attraktivierung von Radwegen im ländlichen Bereich.

Wie wichtig für all das eine solide Finanzierung ist, haben die bisherigen Förderprogramme gezeigt: Es wurden so viele – auch sehr gute – Radwege gebaut wie noch nie. Wir können nur hoffen, dass die neue Regierung diese Marschrichtung trotz aller Einsparungen beibehalten wird. Die Errichtung von hochwertigen Radverkehrsanlagen kostet einen Bruchteil dessen, was für Straßen erforderlich ist, hat aber einen signifikant höheren Beschäftigungseffekt. Und von mehr Menschen am Rad profitiert die gesamte Gesellschaft: durch bessere Gesundheitswerte – und weniger Abgase, Lärm und Flächenverbrauch.

Doch jedes Programm ist nur so gut wie seine Umsetzung: Wir hoffen, dass alle drei Regierungsparteien auch tatsächlich hinter dem, was sie ankündigen, stehen – und das auch umsetzen. Die Radlobby wird sich, wie bisher, konstruktiv und lösungsorientiert, wenn notwendig aber auch kritisch einbringen – aber positive Entwicklungen ausdrücklich würdigen und sichtbar machen.



Andrzej Felczak
Vorsitzender von
Radlobby ARGUS und
Radlobby Österreich



Wir verabschieden uns von unserem langjährigen Chefredakteur Matthias Bernold, der den DRAHTESEL von 2014 bis 2019 und – nach seiner Zeit als Kommunikationschef bei woom – wieder im Jahr 2024 geleitet hat!

Matthias hat als Quereinsteiger am Ella-Lingens-Gymnasium in Wien-Floridsdorf angeheuert und unterrichtet dort seit September letzten Jahres Deutsch. Wir wünschen Matthias alles Gute für seine neue Berufung und danken ihm für sein Engagement für den DRAHTESEL und die wunderbare Zusammenarbeit!

—> Einladung zur **Generalversammlung
der Radlobby ARGUS Wien**
Fr., 23. Mai, 18 Uhr
Amerlinghaus, Stiftgasse 8, 1070 Wien
radlobby.at/argus/gv2025

Regierungsprogramm: StVO entrümpeln



Drei Fragen zu den vagen StVO-Ansagen der Regierung: Radlobby-Vorsitzender Andrzej Felczak wird konkret.

Im neuen Regierungsprogramm werden im Kapitel „Mobilität“ wörtlich „Anpassungen der StVO an die Bedürfnisse aktiver Mobilität“ angekündigt. Es sollen auch „Fahrradverordnung und Einbahnregelungen hinsichtlich laufender Entwicklungen geprüft werden.“ Andrzej Felczak, der Vorsitzende der Radlobby Österreich, bewertet diese Ansagen für den DRAHTESEL.

DRAHTESEL Was bedeutet dieser Passus?

Andrzej Felczak Die Verordnung ist über 20 Jahre alt: Sie entspricht längst nicht mehr dem Stand der Technik und gehört modernisiert. Die Radlobby fordert seit langem – und sehr konkret – eine Neuformulierung.

Welche Punkte und Änderungen wären da prioritär? Große Fahrradnationen wie

Dänemark, Niederlande zeigen es vor: Bestimmungen sind im Gesetz weniger detailliert, man orientiert sich an Produktnormen. Großen Änderungsbedarf gibt es bei Rädern für den Kindertransport: Auf „Longtails“ – Fahrrädern mit langem Sitz hinten – etwa ist in Österreich immer noch generell nur ein Kind erlaubt.

Tandemstangen, mit denen ein Kinderrad angekopelt sicher und kontrolliert mitgezogen werden kann, sind anderswo längst legal.

Auch die Limitierung des Ladegewichts bei Transporträdern auf 250 kg ist längst nicht mehr Stand der Technik.

Einbahnregelungen werden explizit erwähnt. Gibt es noch andere „Baustellen“? Etliche! Das Verkehrszeichen „Radweg Ende“ etwa bedeutet automatisch Sondernachrang gegenüber

anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr. Die Rechtsregel gilt plötzlich nicht, das führt oft zu rechtlich unklaren Situationen.

Die Radwegebenutzungspflicht erschwert das Erreichen vieler Ziele, zu denen kein Radweg führt. Manche Radwege sind so schlecht, dass es auf der Straße sicherer ist. Die Benutzungspflicht soll fallen: Radfahrende können gut beurteilen, wo sicheres Fahren möglich ist. Wo Radverbindung brauchbar sind, werden sie gerne benutzt.

Oder: In Begegnungszonen dürfen Fahrzeuge und Fußgänger*innen die Fahrbahn gemeinsam nutzen. Das erfordert selbstverständlich erhöhte gegenseitige Rücksichtnahme. Dadurch ist Radfahren gegen die Einbahn in einer Begegnungszone sehr sicher. Es sollte grundsätzlich erlaubt werden: In Wohnstraßen ist das ja auch so.

↑ Top

Wien: ModalSplit 2024:

Radverkehr auf Rekordhoch

Gut gemacht, Wiener*innen! Denn die Mitte März präsentierten Modal-Split-Zahlen für 2024 zeigen einmal mehr, dass Ihr Euch vom Glauben ans Auto als alleinseligmachendem Mobilitätstool längst verabschiedet habt: 75 Prozent Eurer Wege legt Ihr mittlerweile autolos zurück. 1993 waren es noch 40. Dass der Radanteil sich mit 11 Prozent im Vergleich zu 1993 (drei Prozent) fast vervierfacht hat, ist natürlich „mega“ – dennoch gratulieren wir den Wiener Öffis auch heuer wieder neidlos zum höchsten Stockerlplatz: 34 Prozent sind, wie man hierzustadt sagt „kein Lercherlschaß“.

↓ Flop

Steiermark:

Aus für den Luft-100er

Geht's noch, Steirer*innen? Weil die Grenzwerte, derentwegen der „Luft-100er“ eingeführt wurde, seit 2020 nicht überschritten wurden, schenkt Landeshauptmann Mario Kunasek (FP) „geplagten Autofahrern ohne Verzögerung“ eine „große Entlastung“. Dass das Aus des Hunderters bei Ideal-Bedingungen kaum fünf Minuten bringt? Egal. Die Frage lautet, ob der Hundert ebenso rasch wieder verordnet wird, wenn die Messwerte wieder steigen. Unsere Vermutung: Er kommt dann eher nicht „ohne Verzögerung“ zurück.

235.000

Lastenräder

Ja, das ist die deutsche Zahl von 2023. Aber deutsche Zahlen entsprechen meist dem Zehnfachen der – stets verzögerten – Austro-Trends. Lastenräder sind in Bobobezirken zwar omnipräsent, aber 235.000 verkaufte Cargos sind eine Ansage: Die Dinger werden Mainstream.



B



**FIRMEN
WAGEN**

**SPIRIT
STATT SPRIT**

Mehr als Dienstrad. Günstig leasen bei

BIKELEASING.AT

Buddha-Cycling nach königlichem Vorbild

Thailands König Maha Vajiralongkorn, heißt es, ist ein begeisterter Radfahrer. Seit er 2016 den Thron bestieg, findet man in Thailand daher immer öfter Radwege und – wie hier südlich von Pattaya – Fahrradstraßen. Die Folge: Es entwickeln sich lokale Bike-Communities und den abenteuerhungrigen Bike-Packer*innen der letzten Jahre folgen nun immer mehr Radtourist*innen, die der kalten Nässe Europas statt „auf Malle“ zwischen Tempeln und Buddha-Statuen ein Schnippchen schlagen.



Blick in die Welt



DEUTSCHLAND

Blau Rad-Schlange

Kopenhagens „Cykelslangen“ ist längst auch eine touristische Attraktion. Ähnliches erhofft sich nun die Stadt Tübingen von der „Ann Arbor Brücke“: Die 380 Meter lange geschwungene Brücke für Fahrräder und E-Scooter wird, um Streumittel zu sparen, im Winter beheizt. Offiziell heißt sie zwar Tübingens Partnerstadt Ann Arbor (Michigan/USA) – tatsächlich scheint sich aber „Blau Schlange“ durchzusetzen.

NEW YORK

Citymaut hielt nur sechs Wochen

Eine Milliarde Dollar für den öffentlichen Nahverkehr und eine deutliche Verkehrsentlastung Manhattans. Das hatte sich und den Bürger*innen New Yorks Stadtverwaltung von der am 5. Jänner 2025 in Kraft getretenen City Maut für den „Big Apple“ versprochen: Neun Dollar täglich kostete es ab da, mit dem Auto in die Region südlich des Central Parks zu fahren. Der erwünschte Beruhigungseffekt, so die Stadtverwaltung, sei „umgehend“ spür- und sichtbar gewesen. Einer sah das anders: Eine der ersten Maßnahmen von Donald Trump als neugewählter US-Präsident war es, die Aufhebung der Maut anzuordnen. „Die Maut ist tot. New York ist gerettet,“ erklärte er am 20. Februar. Sein Kanal „Truth Social“ illustrierte das mit einem Trump-Foto mit Krone und dem Begleittext: „Lang lebe der König!“

UKRAINE

Fahrrad Crowdfunding

Was auf den ersten Blick abwegig klingt, hat auf den zweiten einen wahren, bitteren Kern: Durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine wurden Straßen, Bahnstrecken und Transportmittel, aber auch regionale Verkehrswege zerstört. Energie- und Benzinpreise stiegen, der Treibstoffbedarf der Armee wird dem der Zivilbevölkerung vorangestellt. Das wirkt sich auf Mobilität und Versorgung der Bevölkerung aus. Die von Mikael Colville-Andersen gegründeten Crowdfunding-Initiative „Bikes4Ukraine“ sammelt daher Geld für gebrauchte Fahrräder für die Ukraine. Seit 2022 wurden so schon etwa 1.000 Bikes primär an lokale Helfer*innen vergeben, die dann Wasser, Lebensmittel oder Medikamente an die Zivilbevölkerung verteilen.

www.bikes4ukraine.org

JAPAN

Welt-Bike-Gipfel erstmals in Japan

Ende Mai 2027 wird die „Velo City“, der größte Fahrrad-Kongress der Welt, erstmals in Japan stattfinden. Genauer: In der Präfektur Ehime, die schon bisher als fahrradfreundlichste Region Japans gilt. In Japan werden derzeit 13 Prozent aller Wege auf dem Fahrrad zurückgelegt, in Matsuyama – der Hauptstadt Ehimes – sind es mit 15 Prozent zwar nur knapp mehr, aber ein gutes Viertel aller Schul- und Arbeitswege werden per Rad erledigt. Als Vorbild-Region, erklärt Tokihiro Nakamura, der Präsident der Präfektur, wolle man zeigen, dass Fahrräder „nicht nur nachhaltige Verkehrsmittel sind, sondern auch perfekte Werkzeuge, um einen Beitrag zur eigenen Gesundheit zu leisten, dem Leben Sinn zu geben und neue Freunde zu finden.“

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**

Die Fahrrad-Gretchen-Frage: „Fahren Sie Rad?“

Fragt man Wahlkämpfende nach ihren Verkehrs- und Mobilitätskonzepten, sind die Antworten in der Regel ausführlich, worthülsenreich – und immer zielgruppengerecht formuliert. Bei der bewusst einfachen Frage „Fahren Sie Rad?“ kann nicht aufpoliert werden: Hier muss man Stellung beziehen

UMFRAGE: Valentin Eisendle
FOTOS: von den Parteien zum Thema geschickt und wo nötig, um Fahrräder ergänzt
NACHFRAGE: Tom Rottenberg

Drahtesel 1 / 2025 – 10



Michael Ludwig, SPÖ

Fahren Sie Rad?
Ab und zu.

Wann und wo zuletzt?

Im Sommer auf der Donauinsel und am Marchfeldkanal. Beide Orte eignen sich gut für einen Ausflug mit dem Fahrrad.

Warum oder warum nicht?

Mir ist es vor allem wichtig, dass wir in Wien eine gute Fahrrad-Infrastruktur für die Wienerinnen und Wiener schaffen und weiterhin stärken. Mit dem Ausbau des Bikesharing-Angebots WienMobil für die ganze Stadt ist uns da bereits viel gelungen.



Bettina Emmerling, NEOS

Fahren Sie Rad?

Ich fahre täglich mit dem Rad ins Büro (außer im Winter) und auch in meiner Freizeit.

Wann und wo sind Sie zuletzt selbst mit dem Rad gefahren?

Erst am Sonntag habe ich mein neues Gravelbike ausprobiert.

Warum (oder warum nicht) fahren Sie Rad?

Im Alltag bin ich damit schnell unterwegs, immer schneller als mit allen anderen Optionen. Und frische Luft und Bewegung tun immer gut.

Bild- und Metabotschaften bis in den kleinsten Halbsatz



Thomas Hofer,
Politikberater

„So sah der Mann vom Mopedgeschäft in meiner Kindheit aus,“ schmunzelt Andrea Maria Duschek angesichts des Bildes von Michael Ludwig. Und dass Wiens Bürgermeister im Anzug neben einem Rad posiert, irritiert die Wiener Filmemacherin, Illustratorin und Kolumnistin ebenso wenig, wie der Umstand, dass das Leihrad fix in seiner Station steht: „Der Herr Michael fährt sicher Rad, in Hemd und Hosenträgern, auf einsamen Wegerln. Fotografen sind da natürlich nie dabei. Das ist auch okay so.“

Freilich: Wahlkampf braucht Fotos. Wer da wo posiert, ist ebensowenig Zufall, wie der vermeintlich flapsige, kurze „Sager“: Die echte Botschaft liegt zwischen den Zeilen. Darum bat der DRAHTESEL Kommunikationsprofis, die Texte und Bilder aus dem Rathaus zu interpretieren.

„Mahrer (VP) radelt am Stand“ ätzen also Falter-Chef Florian Klenk und „Staatskünstler“ Florian Scheuba („nach oben buckeln und unten treten – und dabei keine Meter machen“). Scheuba über Nepp: „Ein Foto mit Rad



Karl Mahrer, ÖVP

Fahren Sie Rad?

Ich fahre sehr gerne in meiner Freizeit Rad. Die Freizeit ist aber derzeit rar. Gerne fahre ich auch Rad im Fitness-Center.

Wann und wo sind Sie zuletzt selbst mit dem Rad gefahren?

Ich bin im Herbst gemeinsam mit meiner Familie in der Prater-Hauptallee gefahren.

Warum (oder warum nicht) fahren Sie Rad?

Ich fahre aus demselben Grund Rad, aus dem ich regelmäßig Sport mache: Nach intensiven Arbeitstagen ist es die perfekte Möglichkeit, um in der Natur den Kopf freizubekommen.



Judith Pühringer, GRÜNE

Fahren Sie Rad?

Ja, innerstädtisch nutze ich aber meistens die Öffis. Einige Radwege – etwa der am Gürtel – sind stressig und gefährlich. Daher fordern wir am Gürtel auf beiden Seiten einen durchgängigen Radschnellweg und mehr Tempo und Mut beim Ausbau von Radwegen.

Wann und wo sind Sie zuletzt selbst mit dem Rad gefahren?

Diese Woche zum Yppenplatz. Generell: gern für kurze Wege, etwa zur Eröffnung der Argentinierstraße. Die Fahrradstraße ist ein Erfolgsprojekt nach NL-Vorbild. Wir haben uns dafür eingesetzt, dank der Förderung durch das grüne Klimaministerium konnte sie umgesetzt werden. Jetzt braucht es noch Mut der SPÖ, den Durchzugsverkehr aus ihr rauszubringen.

Warum fahren Sie Rad?

Radfahren ist neben Zufußgehen die klimafreundlichste Fortbewegungsart in der Stadt – und eine wunderschöne Art zu reisen: Im Sommer bin ich den Ybbstalradweg geradelt – eine meiner schönsten Reisen.



Dominik Nepp, FPÖ

Fahren Sie Rad?

Ja

Wann und wo sind Sie zuletzt selbst mit dem Rad gefahren?

Zeitlich genau kann ich es nicht mehr sagen. Irgendwann im Herbst, gerne in meiner Freizeit im Wienerwald.

Warum (oder warum nicht) fahren Sie Rad?

Zu meinem Vergnügen, in meiner Freizeit.

könnte ihn ein paar Prozent kosten.“ Dosl: Rad-Pics „würden dem Image als Kraftstoffrecke schaden.“

Hofer: „Nicht vor den Kopf stoßen“

Ganz ohne Polemik analysiert Politik-Berater Thomas Hofer: „Die, die dem Radfahren positiv gegenüberstehen, versuchen zu punkten. Die anderen trachten danach, die Leser*innen zwar nicht vor den Kopf zu stoßen, relativieren aber die Rolle des Rads als tägliches Fortbewegungsmittel.“

Hofer konkret: „Ludwig im Anzug neben dem Rad: Er will die Zielgruppe ansprechen, Autofahrende verprellen will er aber auch nicht.“ NEOS-Frontfrau Bettina Emmerling, „spricht offensiv grün-affine Zielgruppen an. Das Foto vermittelt Alltag und soll zeigen, dass sie Teil der Community ist. Sie unterstreicht das mit einem Fachbegriff.“

Für die Grüne Pühringer, so Hofer, ist „das Thema ein Heimspiel. Was heraussticht, ist die politische Aufladung: Persönliches Verhalten wird mit Kritik an der Stadt verknüpft.“

FP-Chef Nepp? Er „sagt es zwar nicht, aber indirekt kommt durch, dass er das Rad nicht unbedingt als alltags-tauglich einschätzt. Schon gar nicht im täglichen städtischen Verkehrsgeschehen. Damit setzt er keine negative Botschaft, vermittelt aber indirekt, dass er Autofahrerinnen und Autofahrer als primäre Zielgruppe auserkoren hat.“

Karl Mahrer: „Wie beim FPÖ-Spitzenmann findet das Rad in der Natur oder sportlich statt. In Alltag oder städtischen Verkehr integriert ist es (bewusst) nicht. Das ist eine Botschaft.“

Wiens gebremste Radoffensive

Wiens Stadtregierung rief die „Radoffensive“ aus. Und tatsächlich: Seither bewegt sich einiges. Doch wer genauer hinschaut, stellt fest: Die Stadt erreicht die 2020 selbst gesetzten Ziele nicht

STANDORTBESTIMMUNG: *Roland Romano*

Die Wienerinnen und Wiener wollen Rad fahren. Dafür braucht es mehr Mut, mehr Geld und mehr Platz.



Die Wiener Verkehrs-Initiativen

wirmachen.wien
@wirmachen.wien
geht-doch.wien
@gehtdoch.wien
radlobby.at/wien
@radlobby.wien

Mehr Budget, mehr Projekte, mehr Platz zum Radfahren: Was Wiens Stadtregierung als „Wiener Radoffensive“ stolz im Mund führt, klingt ambitioniert und vielversprechend. Schaut man jedoch auf die nüchternen Zahlen und Fakten, muss man feststellen: Die „Radoffensive“ erfüllt nicht nur viele Erwartungen, sondern sogar die eigenen Versprechen nicht.

Der Reihe nach: 2020 trugen die Radlobby und die Initiative „Platz für Wien“ 57.000 Unterschriften ins Rathaus. Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner forderten – unter anderem – deutlich bessere Bedingungen zum Radfahren. Prompt nahm sich die Stadtregierung eine Radoffensive vor: Wien will ja bis 2030 die Mobilitätswende schaffen.

Seit 2021 wurde dann tatsächlich deutlich in den Radwegbau investiert: Statt bisher sechs nun 30 bis 53 Millionen Euro. Jährlich. Die Folge: Der Radverkehrsanteil stieg. 2023 auf zehn, 2024 auf elf Prozent. Rekord!

Dennoch wurde in diesen fünf Jahren viel weniger umgesetzt, als angesagt: Wiens Rad-Invest-Soll liegt bei 50 Euro pro Kopf und Jahr. Tatsächlich investiert wurde ein Drittel davon. Ähnlich ist es beim Strecken-Ausbau: Vor der Wahl 2020 wurden pro Jahr 51

Kilometer neuer hochwertiger Radrouten und -anlagen angesagt. Tatsächlich kam gerade ein Drittel: jährlich zwischen 16 und 19 km. Immerhin: Der Großteil davon wirklich hochwertig.

Dennoch: Um den Radverkehrsanteil so zu steigern, dass die Mobilitätswende gelingt, genügt das nicht.

Offene Versprechen

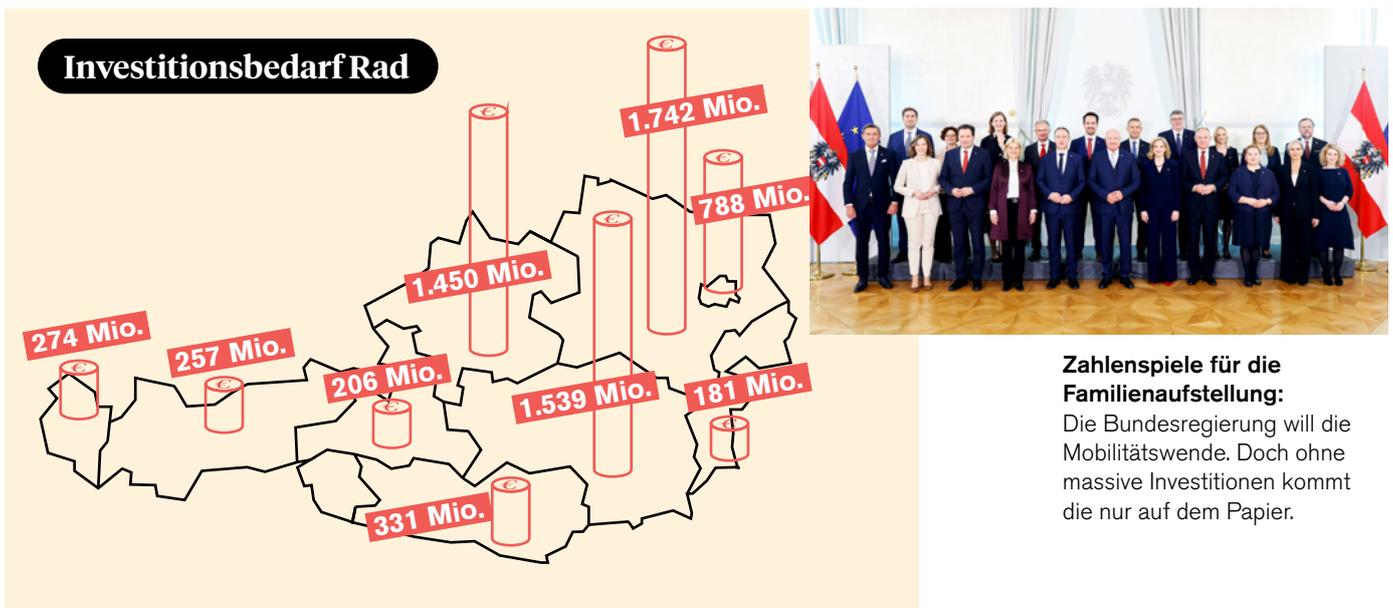
Die Radlobby hat mit den Plattformen „Wir Machen Wien“ und „Geht. Doch“ nun Versprechen und Umsetzung verglichen. Fazit: vieles ist unerledigt. Um Wort zu halten, müsste Wien jährlich zusätzlich 30 Kilometer neuer Hauptstraßen-Radwege, 10 Kilometer Fahrradstraßen und 11 Kilometer Radschnellverbindungen bauen. Dazu noch 75 Kilometer Einbahnen öffnen und 7.200 Radparkplätze schaffen. Pro Jahr – mit Fokus auf Außenbezirke und überregionale Verbindungen: Sollen mehr Menschen das Rad im Alltag nutzen, braucht es mehr Infrastruktur.

Zusammengefasst: Ja, die „Radoffensive“ brachte Verbesserungen. Der Radwege-Bau wurde beschleunigt. Aber für den Titel „fahrradfreundliche Stadt“ reicht das nicht. Dafür braucht es mehr: politischen Willen – und ein klares Votum für den Radverkehr.

Sieben gut investierte Milliarden

Bund und Länder setzen sich ambitionierte Ziele zur Mobilitätswende – aber zwischen Zielen und den dafür Finanzmitteln klafft eine Lücke: Österreich hinkt den eigenen Ansprüchen hinterher. Dabei profitiert von Rad-Investitionen die gesamte Gesellschaft. Eine Karstellung

STANDPUNKT: Valentin Eisendle INFOGRAFIK: Daniela Bernold



Eine 2022 veröffentlichte Grundlagenstudie von Bund und Ländern über den Investitionsbedarf beim Radverkehr zeigt, dass zur Erreichung der Ziele des „Masterplans Radfahren“ Investitionen in Höhe von rund sieben Milliarden Euro notwendig sind: Anders ist die Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf die von der Regierung angepeilten 14 Prozent nicht möglich.

Großer Plan braucht großes Geld

Sieben Milliarden? Auf den ersten Blick absurd enorm. Schaut man aber genauer hin, wird rasch klar: Radfahren bringt dem Staat und der Gesellschaft weit mehr, als es kosten würde. Der gesamtgesellschaftliche Benefit liegt über diesen sieben Milliarden – und die wären finanzierbar.

Denn aus Sicht der Radlobby könnte dieser Investitionsrückstand in den nächsten zehn Jahren aufgeholt werden. Das ergäbe eine jährliche Summe von 700 Millionen Euro – pro Kopf und Jahr 76 Euro. In der heimischen Förderlandschaft sieht der übliche Verteilungsschlüssel einen Bundesanteil von 50 Prozent vor: Das wären 350 Millionen Euro pro Jahr aus Bundesmitteln.

Eine gute Investition. Denn Radfahren ist nicht nur gesunde und günstige Mobilität, sondern hilft massiv CO₂-Emissionen, Stau und Luftverschmutzung zu reduzieren: Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 13 Prozent würde das Gesundheitssystem signifikant entlasten. Expert*innen gehen von 1,4 Milliarden Euro aus – pro Jahr. Demnach würde auch die durchschnittliche Lebenserwartung um 49 Wochen steigen – also fast ein Jahr.

Abgesehen davon: Rad-Wirtschaft und Bike-Wertschöpfung sind mit jährlich drei Milliarden Euro längst ein bedeutender Wirtschaftsfaktor: Am Fahrrad hängen hierzulande in Summe knapp 70.000 Arbeitsplätze. Jeder Radweg-Euro bleibt im Land.

„Follow the money“

Die eingangs erwähnte Studie analysiert sehr detailliert: Für den Ausbau regionaler Radnetze und -straßen liegt der Bedarf demnach zwischen vier bis fünf Milliarden Euro. Für Radschnellverbindungen wären 600 Millionen, für Lückenschlüsse im touristischen und Freizeitwegenetz 240 Millionen nötig. Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, Bike&Ride-Standorte an Bahnhöfen sowie Bus- und Straßenbahn-

haltestellen schlugen demnach mit 144 Millionen Euro zu Buche.

Für Einführung und Ausbau öffentlich gestützter Alltags-Radverleihsysteme würden 33 Millionen Euro veranschlagt und stößt politisch auf Zustimmung: Der Radlobby-Forderung nach einem österreichweiten Leihradsystem nach niederländischem Vorbild schlossen sich vor der Nationalratswahl mit Ausnahme der ÖVP alle Parteien an.

Zug & öffentliche Meinung

Um die Fahrradmitnahme in Zügen signifikant zu verbessern, liegt der Investitionsbedarf bei 22 Millionen Euro, Bewusstseinskampagnen und Maßnahmen zur nachhaltigen Attraktivierung von aktiver Mobilität und Radverkehr benötigen 134 Millionen Euro – und für „gezielte Fördermaßnahmen“ kämen 88 Millionen Euro hinzu.

Für Forschung und Innovation zu und im Radverkehr wird ein Investitionsbedarf von 45 Millionen Euro veranschlagt. Zusätzlich schätzen die Studienautor*innen den Bedarf an dringend benötigten Fachkräften auf 162 Köpfe. Geht man von Personalkosten von 100.000 Euro pro Jahr und Arbeitsplatz aus, ergibt das auf zehn Jahre gerechnet 162 Millionen Euro.

Regionale Unterschiede

Der Investitionsbedarf unterscheidet sich von Bundesland zu Bundesland – nicht zuletzt aufgrund der Topographie und dem aktuellen Ausbauzustand der Infrastruktur. Dicht besiedelte und urbane Regionen mit gut entwickelter Radinfrastruktur haben geringeren Bedarf als zersiedelte Zonen. Eine optimierte Nutzung der regionalen Potenziale hätte dann die Stärkung des Radverkehrs österreichweit zur Folge. Genau darum sind zusätzlich zu den Bundesmitteln auch

Radverkehrsbudgets und -investitionen auf Landesebene notwendig: Der gemeinsame Investitionsbedarf von Bund und Ländern ergibt dann die auf den ersten Blick so horrende Gesamtsumme von sieben Milliarden.

Österreich hinkt nach

Die Zahlen verdeutlichen den immensen Nachholbedarf in allen Bundesländern. Denn im Vergleich zu Österreich investieren Rad-Vorreiterländer wie die Niederlande oder Dänemark seit Jahrzehnten deutlich mehr und auch zielgerichteter in ihre Radverkehrsinfrastruktur.

Die Radlobby fordert daher dringend eine Investitionsoffensive von Bund, Ländern und Gemeinden, die sich am ermittelten Bedarf orientiert. Analog zu den Rahmenplänen von ÖBB und ASFINAG müssen langfristige Finanzierungsmodelle geschaffen werden. Das von der letzten Regierung auf 95 Millionen Euro pro Jahr vervielfachte Verkehrswende-Budget war nur ein erster Schritt: Es muss nun durch substanzielle Mittel auf allen Ebenen ergänzt werden. Hier ist die neue Regierung gefragt.

Radlobby-Forderungen

„Es ist an der Zeit, dass Österreich Verantwortung für Klima- und Mobilitätsfragen übernimmt und den Radverkehr nicht länger als Randthema behandelt,“ fordert Radlobby Österreich-Vorsitzender Andrzej Felczak.

„Österreich könnte ein Vorreiter sein, wenn es hier konsequent investiert.“ Nicht nur in Infrastruktur, sondern auch in das Bewusstsein: „Investitionen in den Radverkehr sind der Schlüssel, die Vision einer gesund und nachhaltig mobilen Gesellschaft umzusetzen.“

Anzeigen



Hannes Slavik fährt voll ab auf Interflon Fin Super Dry Lube

interflon.com

Jetzt: DRAHTESEL-Abo
schenken



drahtesel.or.at/
geschenkabo



RIESE & MÜLLER

Das Delite5 mit Pinion MGU.
Mehr E-Bike geht nicht.



Delite5 GT pinion mit optionaler Ausstattung.
Mehr Infos: www.r-m.de

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



Interessensvertretung

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

Drahtesel 1 / 2025 – 16

DRAHTESEL-Abo

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



Mitglied werden zahlt sich aus!

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

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

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



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.

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

Radroutenbeschilderung: Schilder statt Schilda in Niederösterreich

Wenn Politiker*innen selbst mit dem Fahrrad unterwegs sind, erkennen sie die Schwachstellen im Radverkehrsnetz. Dann ändert sich etwas

BERICHT: Andrzej Felczak

Auch wenn immer mehr Radfahrende Routing-Apps verwenden, ist die „physische“ Beschilderung vor Ort nach wie vor die wichtigste Orientierungsquelle für unterwegs. Leider ist die Qualität der Radroutenbeschilderung aber oft unzufriedenstellend: Schilder fehlen, sind verdreht, veraltet, „dank“ Witterung oder Vandalismus unleserlich. Außerdem gibt es – historisch gewachsen – unterschiedliche Formate und Farben. Kurz: vieles, was das Navigieren erschwert.

Radfahrende Landesmutter

All das erlebte Niederösterreichs Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner (VP) in der Pandemiezeit beim Radfahren im Weinviertel – und erteilte der „ecoplus“, der Landes- Wirtschaftsagentur, den Auftrag, eine Lösung zu finden. Prompt entwickelte die Agentur ein „Aktionsprogramm“.



Vereinheitlichung, Modernisierung, Digitalisierung: Niederösterreichs Landeshauptfrau erklärte Radwegbeschilderungen zur Cheffinnensache.

Zunächst wurden im Wald- und Weinviertel alle Radwegeschilder digital erfasst. Danach wurden etliche Routen optimiert und das Beschilderungskonzept der Wege bekam einheitliche und standardkonforme Vorgaben für Design, Inhalt und Platzierung der Beschriftungen.

Zwei Pilotregionen

Danach wurde eine Software zur Erfassung und Wartung von Wegen und ihrer Beschilderung entwickelt, die diese Abläufe in Zukunft optimieren soll. Die so erfassten Daten – dazu zählen GPS-Koordinaten ebenso, wie Text- und Bildinformation der Beschilderungspunkte – werden in eine Cloud hochgeladen – und sind somit von so gut wie jedem Ort mit Internetverbindung jederzeit abrufbar.

Das neue Beschilderungskonzept wird nun zunächst im Wein- und Waldviertel umgesetzt. Bis 2026 sollen auf 35 Radrouten dafür 6.000 neue Schilder aufgestellt werden. Finanziert wird das Projekt zur einen Hälfte über die Regionalförderung der ecoplus, zur anderen von den jeweiligen Gemeinden. Mit der Projektabwicklung wurden Waldviertel- und Weinviertel-Tourismus betraut.



WAS HEISST EIGENTLICH?

Sharrows

Sharrows sind große, auf die Fahrbahn aufgebrachte Richtungs-pfeile oder Pfeilspitzen mit Fahrradsymbolen. Die Bezeichnung setzt sich aus den englischen Wörtern „share“ (teilen) und „arrow“ (Pfeil) zusammen. Sharrows sind auf kurzen Abschnitten sinnvoll, wenn der Platz für eigene Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen nicht ausreicht. Sie machen auf den Radverkehr aufmerksam und

empfehlen Radelnden eine Fahrlinie mit ausreichend Abstand zu parkenden Autos bzw. zum rechten Fahrbahnrand.

Wo Sharrows sind, sollten mehrspurige Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen nicht überholen. Studien zeigen, dass Sharrows die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen können. Radfahrende werden selbstbewusster im Mischverkehr; Kfz-Lenkende

toleranter und rücksichtsvoller. Die Zahl der Menschen, die rechtswidrig am Gehsteig radeln, geht zurück.

In Österreich werden Sharrows seit Juni 2013 eingesetzt. Rechtlich haben Sharrows keine Bedeutung. Sharrows können keine komplette Radinfrastruktur ersetzen, sind aber als ergänzende Maßnahme empfehlenswert.

Mario Sedlak

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



–
Bregenz, Volksschule Weidach
Versuch, Problemstelle vor Schule zu sanieren, geht schief

Unmittelbar vor dem Haupteingang der Volksschule verläuft die über 60 Kilometer lange, von Radfahrenden intensiv genutzte, Dörfer-Städte-Landeshauptstadtroute. Parallel dazu verläuft die Straße „Im Roßhimmel“ – eine beliebte Elterntaxi-Zufahrts- und Ausstiegstelle, an der es regelmäßig zu Konflikten und gefährlichen Situationen kommt.

Die Landeshauptstadt Bregenz reagierte Ende 2024, indem sie den Radweg mit einer Grüninsel unterbrach und darüber hinaus mit einem Holzzaun und Müllcontainern verbarrikadierte: Eine geradlinige Durchfahrt ist nun für Radfahrende nicht mehr möglich, auch sie müssen den Schulvorplatz auf der Straße umfahren und sich zwischen den Elterntaxis durchschlängeln, die hier kreuz und quer stehen oder ein- oder ausparken. Eine nervenaufreibende und gefährliche Verkehrsorganisation. Die Radlobby Bregenz schlägt vor, das seit 2023 ausgearbeitete Verkehrsprojekt umzusetzen, mit dem die Durchfahrt mit Kraftfahrzeugen unterbunden wird oder den Bereich zumindest mit Schülerlotsen zu sichern.



+
Linz / St. Margarethen
Neuer hochqualitativer Geh- und Radweg sucht Anschluss

Die Ortschaft St. Margarethen und der schöne Donaustrand liegen am Linzer Westrand am Südufer der Donau. Bisher waren sie mit dem Rad nur über die stark befahrene Bundesstraße erreichbar. Letzten Dezember wurde dann aber ein neuer, baulich getrennter, rund drei Meter breiter Geh- und Radweg mit einer Länge von 2,7 Kilometer eröffnet. Er fängt bei der Nibelungenbrücke an, nutzt teilweise den alten Treppelweg, führt parallel zur Bundesstraße und zum Donauufer und endet in St. Margarethen beim Burschenschafterturm.

Für Badegäste, Tagesgäste oder St. Margarethner eine große Verbesserung und Motivation, das Fahrrad öfter zu nutzen. Um das Potenzial des Geh- und Radweges voll auszunutzen, wäre jedoch eine Weiterführung bis nach Wilhering zweckmäßig: Dort gibt es einen Anschluss an Donau- und andere Radwege. Der Lückenschluss wurde aus Kostengründen nicht umgesetzt. Für die Radlobby Linz nicht nachvollziehbar: Für den „Westring“, die Autobahn rund um Linz, sind schließlich 1,2 Milliarden Euro veranschlagt – da, so die Linzer, sollte das Radwegstück bis nach Wilhering finanzierbar sein.



+
NÖ, Traismauer
Neue Fahrradbrücke erhöht Sicherheit und Komfort

Über die Traisenbrücke führt die Kremser Straße und ein nur rund 2,5 Meter schmaler Geh- und Radweg mit engen Kurven bei der Einmündung der Querstraße „Untere Traisenlände“. Die Brücke liegt im Herzen des lokalen Radwegenetzes und dort treffen der Traisental-Radweg, Tullnerfeld-Radweg und Donauradweg zusammen. Dementsprechend intensiv ist der Radverkehr – und es überrascht nicht, dass es Nutzungskonflikte mit Zufußgehenden gibt. Erfreulicherweise wurde parallel zur Traisenbrücke im Juli 2024 eine 2,8 Meter breite Fahrradbrücke errichtet, der nur noch Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen fehlen. Einschließlich Entlastungsgrenne beträgt die überbrückte Länge 150 Meter, die Kosten belaufen sich auf rund 1,5 Millionen Euro. Davon trägt die Gemeinde 300.000 Euro, der Rest kommt vom Land Niederösterreich. Die Radlobby Traismauer bedankt sich bei der Gemeinde und freut sich auf weitere Verbesserungen für den Radverkehr.





Wien 19., Krottenbachstraße
Endlich sichere
Radverbindung ins
Stadtzentrum

Wegen des intensiven Autoverkehrs war das Radfahren in der Krottenbachstraße bisher nur etwas für Hartgesottene. Bestrebungen für einen Radweg scheiterten jahrelang an der Bezirkspolitik. Nun hat sich erfreulicherweise Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SP) durchgesetzt: Ende 2024 konnte zwischen Felix-Dahn-Straße und Cottagegasse ein 1,7 Kilometer langer, rund drei Meter breiter Zweirichtungsrادweg, mit sieben Fahrbahnanhebungen bei den Kreuzungen und roten Markierungen bei den Garagenzufahrten gesichert, eröffnet werden. Über den ebenfalls neu errichteten Anschluss in der Cottagegasse kommt man zur Peter-Jordan-Straße und weiter über die Hardtgasse und die Rad- und Fußgängerbrücke Skywalk in den 9. Bezirk. Die Radlobby spricht sich ebenfalls für eine Qualitätsverbesserung dieser Radroute aus. Etwa durch die Errichtung von baulich getrennten Radwegen oder Fahrradstraßen. Verbesserungswürdig ist auch noch die Kreuzung Obkirchergasse: Dort übersehen abbiegende Kfz-Lenkende in Richtung Norden die hier bevorrangten Radfahrenden regelmäßig.



Wien 4. & 5., Wiedner Hauptstraße
Breiter und komfortabler
Radweg mit Schönheits-
fehler

Die Wiedner Hauptstraße erschließt große Teile des 4. und 5. Bezirks und stellt die direkteste Verbindung zwischen Stadtzentrum und Triester Straße dar. Die bisher nicht durchgängige Radverbindung zwischen Karlsplatz und Johann-Strauß-Gasse bestand aus schmalen Mehrzweckstreifen. Als im Jahr 2024 die Gleise der Badner Bahn getauscht wurden, nutzte die Stadt die Chance und verteilte den Straßenraum neu – und errichtete einen durchgängigen, rund 2,6 Meter breiten Zweirichtungsrادweg mit einer Gesamtstrecke von etwa 1.100 Meter. Ab der Mozartgasse wurden mehrere Grünflächen angelegt, bei den Quergassen sind durchgängig Fahrbahnanhebungen vorhanden.

Doch zwischen Mayerhofergasse und Schönburgstraße ist der Radweg auf einer Länge von 200 Metern nur zwei Meter schmal, weil wegen einer Gehsteigvertiefung auf der Westseite und einer Baumreihe auf der Ostseite nicht genug Platz vorhanden war. Wunsch und Empfehlung der Radlobby wäre auf dieser Route noch ein Geradeaus-Grünpfeil für Radfahrende bei der Ampel des Zebrastreifens bei der Reselgasse.



Wien 1. & 9., Universitätsstraße
Breite Radwege statt
schmalen Mehrzweck-
streifen

In der Universitätsstraße waren bisher schmale Mehrzweckstreifen, teilweise zwischen Autospuren, und enge Einrichtungsrادwege vorhanden. Im Zuge des U2-Ausbaus wurde ein drei Meter breiter Zweirichtungsrادweg zwischen Straßenbahntrasse und Fahrbahn errichtet und der alte Einrichtungsrادweg neben dem Sigmund-Freud-Park auf zwei Meter verbreitert. Die Verbindung ist besonders wichtig für Studierende. Sie können ab sofort sicher und komfortabel zwischen den Universitätsgebäuden unterwegs sein. Auch das Alte AKH ist jetzt an das Radverkehrsnetz angebunden – allerdings lediglich in Richtung Schottentor. Darüber hinaus fehlt eine direkte Fahrradzufahrt vom Radweg Universitätsstraße zum neuen Institutsgebäude der Uni Wien. Die umgebaute Kfz-Zufahrt zur Votivparkgarage reduziert das Tempo der Autos und erhöht die Sicherheit der Radfahrenden. Außerdem wurden 110 Bäume gepflanzt.



Tom Turbo goes Wissenschaft: Bei der Studie kamen neben dem „Open Bike Sensor“ unter dem Sattel auch „geringfügig“ auffälligere Geräte zum Einsatz. Wie die genau messen, versteht kaum jemand – die Ergebnisse aber sehr wohl.

Knapp daneben

Das Forschungsprojekt RADBEST hat über 7.000 Kfz-Überholvorgänge von Radfahrenden analysiert. Das Ergebnis: der Großteil der Autofahrenden hielt den gesetzlichen Überholabstand nicht ein. Welche Empfehlungen lassen sich daraus ableiten?

TEXT: Alec Hager

Hinter dem Namen RADBEST verbirgt sich ein transnationales Forschungsteam aus Österreich, Deutschland und der Schweiz. Die Wissenschaftler*innen und Verkehrsplaner*innen hatten es sich zur Aufgabe gestellt, die Möglichkeiten zur sicheren Radverkehrsführung bei beengten Verhältnissen zu erkunden. Damit sind Situationen gemeint, wo auf Hauptstraßen aufgrund der räumlichen Verhältnisse keine baulich getrennten Radwege umsetzbar sind.

Unter diesen Bedingungen wird im Mischverkehr geradelt, man teilt sich die Fahrbahn mit zahlreichen Kraftfahrzeugen. Das allein kann schon als unangenehm empfunden werden – wenn dann noch zu eng überholt wird, steigt die Gefahr.

Die Messungen des Forschungsteams wurden im Jänner 2025 präsentiert und zeigen, wie selten dieser gesetzlich vorgegebene Mindest-

abstand von 1,5 Metern im Ortsgebiet eingehalten wird.

Kameras, Sensoren und Pulsmessungen

In den drei Ländern wurden Feldtests mit unterschiedlichen Erhebungsmethoden an 22 Teststrecken durchgeführt. Dabei wurde sowohl die objektive Sicherheit der Abstände und Geschwindigkeiten als auch das subjektive Sicherheitsgefühl untersucht. Zum Einsatz kamen stationäre Kameras, Open Bike Sensoren und das „Holoscene-Fahrrad“, das mit zahlreichen Sensoren ausgestattet ist.

An einer Teststrecke in Puch bei Hallein wurde auch der physiologische Stresslevel der Proband*innen am Rad gemessen. Besonders hohe Werte konnten am Ende eines Radwegs und den darauffolgenden knappen Überholvorgängen auf der Fahrbahn dokumentiert werden.



Trauriger Spitzenreiter: Währingerstraße, Wien



Auf fast allen Teststrecken lagen die mittleren Überholabstände zwischen 1 und 1,3 Metern. Erschreckend gering waren die Werte in der Währinger Straße in Wien: Der geringste Überholabstand lag bei 21 Zentimetern, der Median bei 91 Zentimetern. Es handelt sich dort um eine innerstädtische Einrichtungsfahrbahn mit abschnittswisen Mehrzweckstreifen. Außerdem wird die Fahrbahn zur Linken von einer Schwelle zum Gleiskörper der Straßenbahn begrenzt, die schmale Fahrbahn verschmälert sich kontinuierlich. Ungeduldige Autofahrende rücken den Radler*innen dort viel näher auf den Pelz, als es der Gesetzgeber erlaubt. Laut StVO ein klarer Fall fürs Hintenbleiben.

Zu diesen Situationen kommt es kurz bevor der Mehrzweckstreifen im Nichts endet. Radlobby-Sprecher Roland Romano hält fest: „Die Haupttradroute Währinger Straße ist ein Angstloch. Mit dem U-Bahn-Bau ab 2027 eröffnet sich hier aber die Chance, das Schottentor endlich durch sichere Radwege oder deutlich verkehrsberuhigte Begegnungszonen mit Währing zu verbinden.“



Parkplatzproblem: St. Veiter Straße, Klagenfurt



Kaum besser ergeht es Radelnden in Klagenfurt. Das engste gemessene Überholmanöver auf der St. Veiter Straße wies 49 Zentimeter Abstand auf, der Medianwert lag bei 101 cm. Gerald Schumer von der Radlobby Klagenfurt: „Leider ist die Verkehrsfläche hier zugunsten von Kfz-Verkehr und Parkplätzen verteilt. Wir fordern seit Jahren Radwege an allen Hauptzufahrtsstraßen.“



Große Verbesserung: Georgistraße, Eisenstadt



Unübersichtlich: Dörnbacher Straße, Pasching bei Linz



Vergleichsweise groß sind dagegen die Abstände in Pasching. Der Medianwert der Überholvorgänge lag mit 140 Zentimetern jedoch immer noch unter dem gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand. Auffällig war hier, dass die Autos länger hinter den Radfahrenden bleiben. Gründe dafür dürften schlecht einsehbare Kurven und der Gegenverkehr sein. Christoph Daill von der Radlobby Leonding sieht positive Effekte: „Die Autos fahren in diesem Abschnitt auf Grund der markierten Mehrzweckstreifen langsamer. Es bräuchte aber noch Radpiktogramme, um den Zweck der Markierungen klarzustellen.“

In Eisenstadt konnten die Forschenden eine Teststrecke im Vorher-Nachher-Vergleich analysieren. Als die Fahrbahn noch von schmalen Mehrzweckstreifen begleitet wurde, lag der mittlere Überholabstand bei lediglich 125 Zentimetern. Im Sommer 2023 wurde das Tempo auf 30 km/h gedrosselt und die Kfz-Kernfahrbahn auf drei Meter Breite reduziert. Daneben wurden zwei Meter breite Mehrzweckstreifen markiert. Siehe da: Nach der Umgestaltung wurde der gesetzliche Mindestabstand von 1,5 m erreicht. Stefan Haider, Radlobby Eisenstadt: „Durch die gleichzeitige Temporeduktion und die breiten Mehrzweckstreifen wurde das Sicherheitsgefühl beim Radfahren erhöht. Eine farbliche Markierung der Mehrzweckstreifen würde die Verständlichkeit der Verkehrsführung noch verbessern.“

RADBEST Forschungsteam

Der österreichische Teil des Forschungskonsortiums bestand aus der Salzburg Research Forschungsgesellschaft, der Paris Lodron Universität Salzburg, con.sens mobilitätsdesign sowie dem KfV.

Auftraggeber: Klimaschutzministerium (A), Verkehrsministerium (D) & Bundesamt für Straßen (CH)

Laufzeit: 2022 bis 2024

Forschungsbericht:
radkompetenz.at/radbest



Wer will, der oder die kann:
Sogar auf der engen Währingerstraße ist es möglich, Radfahrende gesetzeskonform zu überholen.

Was tun?

Die Studienergebnisse belegen exemplarisch, dass der gesetzlich vorgeschriebene Überholabstand noch nicht in den Köpfen der meisten Autofahrenden angekommen ist. Dafür wären Bewusstseinskampagnen des Verkehrsministeriums notwendig, flankiert von wirksamen Kontrollmaßnahmen der Exekutive.

Ziel der RADBEST Studie war jedoch, die Handlungsmöglichkeiten im Bereich von Verkehrsplanung und Gesetzgebung zu definieren. Dabei kommen die Forscher*innen zu mehreren Empfehlungen für Österreich: Die planerisch beste

Lösung im beengten Verkehrsraum stellt eine Kfz-Kernfahrbahn von 3–4 m Breite plus 2 m Mehrzweckstreifen an beiden Seiten dar. Diese Straßenaufteilung mit einer Gesamtbreite von 7–8 m hat im Forschungsprojekt die besten Ergebnisse erzielt. Bei Fahrbahnbreiten darunter lässt sich diese Lösung nicht umsetzen. Hier wird „qualifizierter Mischverkehr“ mit Sharrow-Piktogrammen empfohlen. Tempo 30 ist generell Voraussetzung für mehr Sicherheit. Ergänzend sollte ein Überholverbot von Radfahrer*innen in der Straßenverkehrsordnung verankert werden, das an engen Stellen ausgeschildert werden kann.

Fotos: Radbest, Radlobby

Anzeige

SCHWALBE[★]

LOVE AT FIRST CLIK

SCHWALBE CLIK VALVE

Get there

schwalbe.com/cliik-valve

Bitte halten Sie Abstand

Ein kurzer Überblick über die Abstandsregeln, die beim Radfahren auf der Straße gelten. Unter Berücksichtigung der Tücken, die dann gelten, wenn ein Kraftfahrzeug an einer Radfahrerin vorbeifährt und diese daher überholt

Seit dem 1. Oktober 2022 gilt die 33. StVO Novelle, die im §15 Abs. 4 folgende Grundregel für den Seitenabstand festlegt: „Beim Überholen ist ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von Radfahrern und Rollerfahrern (§ 88b) hat der Seitenabstand im Ortsgebiet mindestens 1, 5 m und außerhalb des Ortsgebietes mindestens 2 m zu betragen; bei einer gefahrenen Geschwindigkeit des überholenden Kraftfahrzeuges von höchstens 30 km/h kann der Seitenabstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden.“

Kurz gefasst bedeutet dies:

Der Seitenabstand beträgt im Ortsgebiet 1,5 Meter und außerhalb des Ortsgebietes 2 Meter – es sei denn, das Auto fährt maximal 30 km/h.

Vorbeifahren ist nicht überholen!

Aber so leicht ist es wieder nicht, denn das Vorbeifahren an Radfahrer*innen die auf einem Mehrzweckstreifen (also mit einer gestrichelten Linie von der Restfahrbahn abgetrennten Bereich der Straße) oder einem Radfahrstreifen (durchgezogene Linie) fahren, gilt nicht als Überholen und dort kann also ohne die Einhaltung irgendeines Abstandes so schnell vorbei gedonnert werden, wie es erlaubt ist, also im Ort mit 50 und außerhalb mit 100 km/h. Dass auch der vorbeifahrende Bus, LKW oder SUV Radfahrende auf dem Radstreifen überholt, ist dem Gesetzgeber leider entgangen – oder ein österreichischer Kompromiss.

Da nützt es auch leider nichts, dass im §17 Abs.1 StVO für das „Vorbeifahren“ vorgeschrieben wird, dass „das

Vorbeifahren nur gestattet [ist], wenn dadurch andere Straßenbenutzer, insbesondere entgegenkommende, weder gefährdet noch behindert werden.“

Ein Blick in die Rechtsprechung zeigt, dass es seit Einführung der oben genannten Überholregel zwei Entscheidungen gegeben hat: Der OGH hat gesagt (2 Ob 92/24d), dass der Gesetzgeber anscheinend Roller und Fahrräder gleichstellen wollte, was das Überholen angeht.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (AV-1634/001-2023) hat die Führerscheinabnahme von 6 Monaten für zu knappes Überholen einer Radfahrerin bestätigt.

Was gilt beim Nebeneinanderfahren von Radfahrenden?

Weil es auch immer wieder gefragt wird: Ich darf in 30er-Zonen grundsätzlich nebeneinander Radfahren und dann ist eben zumeist nicht genug Platz zum Überholen / Vorbeifahren. Das wissen Kraftfahrende nicht und verstoßen dann oft gegen das Hupverbot oder drängeln verbotenerweise auf andere Weise. Aber es bleibt trotzdem nach geltender Rechtslage erlaubt, in 30er-Zonen nebeneinander Rad zu fahren. So steht ausdrücklich im § 68: „Auf allen sonstigen Radfahranlagen und auf Fahrbahnen, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h und Fahrradverkehr erlaubt sind, ausgenommen auf Schienenstraßen, Vorrangstraßen und Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung, darf mit einem einspurigen Fahrrad neben einem anderen Radfahrer gefahren werden, sofern niemand gefährdet wird, das Verkehrsaufkommen es zulässt und andere Verkehrsteilnehmer nicht am Überholen gehindert werden.“



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.





Neu dabei

Diesmal: Michelle, 32, Übersetzerin (Englisch & Japanisch)



Welches Rad fahren Sie?

Ein rosarotes Hollandrad, das ich einer Kollegin für 70 Euro abgekauft habe. Ich liebe es!

Was mögen Sie am Radfahren?

Nicht an Autos oder Öffis gebunden zu sein. Ich bin für das Wiener Öffi-Netz dankbar, aber ein voller Bus raubt mir die Nerven.

Und was nervt Sie?

Gehupe, weil man nicht schnell oder rechts genug fährt, schlechte Radwege – und Lichterdiebstahl.

Was sind Ihre schönsten Radmomente?

Morgens, im Winter, der Weg zur Arbeit – wenn mir durchs Fahren warm wird.

Was war Ihre beste Investition für Ihr Rad?

Eine gelbe Enten-Hupe.

Was bringt Sie zur Radlobby?

Weil ich mir eine Zukunft wünsche, in der Radfahren in der Stadt sicher ist.

Hat Ihr Rad einen Namen?

Leider nicht!

ÖSTERREICH

Kidical Mass

Im Frühling erobern wieder tausende Kinder und ihre Familien die Straßen, um für kinderfreundliche Infrastruktur einzutreten



2024 radelten mehr als 10.000 Kinder und ihre Eltern an 27 Orten in Österreich bei den bunten „Kidical Mass“-Fahrraddemos mit – mehr als je zuvor. Die Kidical Mass macht auf die Notwendigkeit von kindgerechter Verkehrsinfrastruktur, also einem durchgängigen Radwegenetz mit breiten Wegen und sicheren Kreuzungen aufmerksam. In Wien fanden sogenannte „Grätzel Kidical Mass“-

Fahrten zuletzt in 21 Wiener Bezirken statt. Dabei freuten sich über 5.000 Teilnehmer*innen, endlich genug Platz zum Radfahren zu haben.

Dass auch heuer gefahren wird, steht außer Frage: Orte und Termine sind bereits online, Wiens nächste Grätzel Kidical Mass startet am 10. Mai – und zwar von 20 Startpunkten aus.

kidicalmass.at

KÄRNTEN

Autofreie Seen

Einmal jährlich wird die Straße um den Wörthersee für Kfz gesperrt: Die Bundesstraße um den See gehört dann den Radfahrenden. „Wörthersee autofrei“ ist mit über 50.000 Teilnehmer*innen Kärntens größter Radevent. Auf Initiative der Radlobby gibt es heuer, am 27. April, erstmals einen eigenen Kinder-Radparcours und einen Radlobby-Infostand. Beides in Reifnitz. Dass die Radlobby als Gruppe an diesem Sonntag, 27.4., mit dabei ist, ist Ehrensache: Treffpunkt ist um 10 Uhr bei Minimundus. Dem Wörthersee folgt am Sonntag darauf der Ossiachersee mit „Ossiachersee autofrei“: 4.5. 2025. Treffpunkt Villach Hbf. 9:45 Uhr radlobby.at/kaernten

WIEN

Wien Museum & Essenslieferant*innen

„Zwischen Pick-up & Drop-off“ lautet der Titel der aktuellen Ausstellung im Wien Museum, die bis 27. Mai den vielen hundert Essenslieferant*innen in Wien ein Gesicht gibt: Wer sind die Menschen, die uns bei jedem Wetter Pizza, Burger & Co liefern? Wie sieht ihr Arbeitsalltag aus? Unter welchen Bedingungen arbeiten und leben sie – und von welchem Leben träumen sie? Mit kurzen Videoporträts, Fotos und Interviews bekommen die anonymen Lieferanten Gesichter und Identität.

wienmuseum.at

SAALFELDEN

Radgipfel am „Steinernen Meer“

Am 3. und 4. Juni findet der 16. Österreichische Radgipfel unter dem Motto „Rad.Region. Bewegen – besser radeln in Alltag und Freizeit“ in Saalfelden am Steinernen Meer statt. Die internationale Fachtagung bringt Expert*innen, Entscheidungstragende & Radaktivist*innen zusammen, im Mittelpunkt der Vorträge, Diskussionen & Exkursionen stehen die optimale Nutzung von Synergien von Freizeit- und Alltagsradverkehr ebenso, wie gemeindegrenzenübergreifende Radverkehrsplanung. Infos & Anmeldung: <https://radgipfel2025.at>

Velovista – 5 Tage autofreies Genussradeln entlang der Kärnten Seenschleife

Das große Raderlebnis im Frühjahr 2025 entlang der Kärnten Seenschleife.

Vom 21. bis 25. Mai 2025 erwartet Genussradler ein besonderes Erlebnis! Die Veranstaltung **Velovista** führt Sie entlang der malerischen Kärntner Seenschleife. An fünf Tagen radeln Sie auf gesperrten Wegen und Straßen von der Region Villach zum Klopeinersee, weiter nach Klagenfurt, wo ein Tag zur freien Verfügung steht. Danach geht es entlang des Wörthersees zurück nach Villach, und am letzten Tag erkunden Sie die idyllische Umgebung des Ossiachersees.

Jeder Tag ist ein Fest für die Sinne, mit kulinarischen, kulturellen, musikalischen und regionalen Highlights, die den Teilnehmern ein unvergessliches Raderlebnis bieten – inspiriert vom autofreien Tag am Wörthersee. Geschulte Guides begleiten die Tour, und ein engagiertes Radserviceteam steht bereit, um kleinere technische Probleme zu beheben. Kulinarische Zwischenstopps runden jede Etappe ab.

Die Velovista kann als gesamte Tour über alle fünf Tage oder als einzelner

Tagesausflug erlebt werden. Ein spezielles Buchungszentrum unterstützt die Teilnehmer bei der Organisation von Übernachtungen, Gepäcktransport oder Leihrädern, um den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten.

Exklusives Highlight-Programm

- ▶ **Geführte Radtouren** mit Guides und Radservice
- ▶ **Gratis-Eintritt** ins Badehaus Klopeiner See
- ▶ **Wasser-Multimediashow** am Klopeiner See
- ▶ **„Jedermann reloaded“** mit Philipp Hochmair
- ▶ **Wörthersee-Schiffahrt**
- ▶ **Radler-Abend in der Kärnten Therme Villach** mit Wellness-Genuss

Eventinfos: www.velovista.at



Philipp Hochmair in Jedermann_reloaded

VELOVISTA²⁰²⁵
Kronen Zeitung



Infos zum Buchungszentrum unter:
www.kaernten-radreisen.at/velovista
Anfragen: info@kaernten-radreisen.at



Oft genügt ein kleiner Schubs

Radfahren zu lernen ist ein prägendes Erlebnis – für Kinder ebenso wie für Erwachsene. Der DRAHTESEL beobachtete Kinder beim spielerischen lernen – und fragte ihre Fahrlehrerinnen und -lehrer, worauf es da ankommt



Die härteste Nuss ist da für alle Altersgruppen gleich: das Losfahren. Kinder brauchen dafür aber meist nur einen kurzen „Impuls“, erklärt die Radtrainerin. Eltern, die ihren Kindern statt Beinen Räder machen wollen, übertreiben dabei nämlich oft: „Statt Kinder zu schieben und zu führen, sollte man nur leicht anschubsen.“ Das genügt. Das Rad rollt sanft an – und das ermutigt Kinder, selbst in die Pedale zu treten. Bergab („natürlich sanft und mit sicherem Auslauf!“, so Kaltenbaek) fällt der Start noch leichter.

Nichts erzwingen

Erzwingen lässt sich aber nichts: Wenn Losradeln nicht gleich klappt, hilft nur Geduld. „Die Begeisterung kommt. Immer. Bestimmt.“ tröstet die Radlehrerin eher ehrgeizige Eltern als ihre Kinder. Denn sie weiß: Der Moment, in dem jemand das erste Mal fährt, ist erhebend und beflügelnd. „Das ist eine Ermächtigung, ein prägender Augenblick.“ Und den, weiß die Bike-Pädagogin, vergisst man nie: „Die ersten Tritte in die Pedale, die ersten Meter freies Rollen, das fühlt sich toll an. Die Kinder sind beflügelt, sobald sie den Dreh raus haben.“ Mit Druck springt der Funke aber später. Oder, schlimmstenfalls, gar nicht.

Was jetzt noch schief gehen kann? „Nach unten schauen. Oder Bremsen mit den Füßen.“ Kinder tendieren dazu, auf den Boden und ihre Füße zu

Starthilfe

Wann?

Den richtigen Zeitpunkt bestimmt jedes Kind selbst.

Wo?

In einer sicheren Umgebung. Ideal: ein Radspielplatz. Auf alle Fälle aber unter Aufsicht auf Plätzen ohne Kfz-Verkehr.

Womit?

Das Laufrad lehrt Balance- und Fahrgefühl. Stützräder vermitteln falsches Sicherheitsgefühl.

Wie groß?

Rahmen und Sattelhöhe müssen sicheres Anhalten und Absteigen ermöglichen. Das Rad wächst eventuell mit dem Kind mit, aber das Kind sicher nicht ins Rad.

Was tun?

Loslassen!
Ein sanfter Schubs wirkt Wunder. Ein kräftiger Stoß aber macht Angst.



Radfahrlehrerin Gabriele Kaltenbaek unterrichtet – unter anderem – im Bikemotorikpark in Kaisermühlen.

TEXT: Philipp Schober

FOTOS: David Moser

COVER-ILLUSTRATION: Gus Scott

Ein früher Nachmittag in Kaisermühlen. Die Frühlingssonne strahlt. Die Neue Donau glitzert. Und weil Wochenende ist, wurt es gewaltig am Ende der Rudolph-Nurejew-Promenade. Dort, einen Kilometer flussabwärts der Reichsbrücke, gleich neben dem „Kaisermühlensteg“ liegt Wiens erster „Radmotorikpark“: ein frei zugänglicher Radspielplatz, auf dem auch Radkurse stattfinden.

Es ist ein Wimmelbild – mit und auf Fahrrädern. Dass es nicht minütlich „scheppert“, grenzt – für Außenstehende – an ein Wunder. Wer genauer schaut, erkennt aber: Der Verkehr funktioniert hier wie ein Fischschwarm. Intuitiv und ohne ausgesprochenes Regelwerk.

Ins Rollen laufen

Was hier ebenfalls zu sehen ist: Kinder laufen ins Rollen. Mit einem Laufrad können sie meist schon mit zwei oder drei Jahren umgehen. Dabei entwickeln sie nicht nur koordinative Fähigkeiten, sondern lernen sehr rasch, das Gleichgewicht zu halten.

Für den Umstieg aufs erste echte Kinderrad ist das ein entscheidender Vorteil. Aber auch Roller trainieren früh das Balancegefühl. Im Gegensatz zu Drei- oder Stützrädern, erklärt Gabriele Kaltenbaek. Die Sozialpädagogin ist hier, im Radmotorikpark, regelmäßig anzutreffen. Nicht nur als Mutter, die ihren Kindern beim Radfahren üben zuschaut, sondern auch als – dafür ausgebildete und staatlich zertifizierte – Radfahrlehrerin.

Kaltenbaek unterrichtet bei der Wiener Radfahrerschule „FahrSicherRad“. Meist schult sie Kinder – aber nicht nur. Denn Fahrradkurse gibt es auch für Erwachsene. Kaltenbaeks zweiter Fokus liegt auf Frauen mit Migrationshintergrund.



*„Die ersten Tritte in die Pedale,
die ersten Meter freies Rollen:
Die Kinder sind beflügelt, sobald sie
den Dreh raus haben.“*

Gabriele Kaltenbaek, Radfahrlehrerin

„Radfahren ist eine Ermächtigung, die ersten Meter sind ein prägender Augenblick.“

Gabriele Kaltenbaek,
Radfahrlehrerin



Roll- und Radräume

Im **Spielraum** – beispielsweise am Radspielplatz – lernen Kinder rollen, balancieren und grundlegende Rad-Fertigkeiten. Im **Simulationsraum** – etwa einem Verkehrsgarten – kommen Verkehrsregeln- und zeichen dazu. Nach diesen **Schonräumen** wird es ernst: Im **Verkehrs-** oder **Realraum** nämlich. Dass man dort mit Kindern zunächst in ruhigen, verkehrsaugen Gassen und auf überschaubaren Kreuzungen übt, sollte nicht eigens erwähnt werden müssen.

schauen. Das erschwert es aber, die Balance zu halten. Was tun? Vor dem Kind herlaufen oder -fahren. „Schau zu mir!“-Rufen funktioniert, weil der anvisierte Punkt dann weiter vorne liegt.

Gegen Bremsen mit den Füßen hilft nur eines: Die richtige Hardware. Also kindgerechte Handbremsen, die auch von kleinen Händen mit kurzen Fingern erreichbar und mit wenig Druckkraft bedienbar sind. Rücktrittbremsen, erklärt Jörg Ofner von der Grazer Radfahrerschule „JO! Mobilitätsbildung“, sind nicht mehr zeitgemäß: Der fehlende Freilauf ist beim Anfahren hinderlich. Und für schnelles Bremsen braucht es neben der richtigen Pedalstellung auch viel Kraft.

Hinfallen gehört dazu

Bevor es in den Verkehr gehen kann, ist Üben an Orten ohne Kfz-Verkehr essentiell. Kinder schulen ihre Geschicklichkeit – das schafft Selbstvertrauen. Dann kommt die Routine: Diese „spielerischen Raderfahrten“, erklären Kaltenbaek und Ofner unisono, sammelt man daher auf ruhigen, hindernisfreien und flachen Plätzen.

Stürze gehören dazu. Sie sind (hier) meist harm- und folgenlos, solange sie vom „Spielfeldrand“ aus nicht dramatisiert werden: Weil auf dem Radspielplatz in Kaisermühlern (nebenbei: Wien hat noch einen in der Seestadt Aspern, in Graz entstehen demnächst zwei) die anderen Kinder fröhlich radeln, sind derlei „Hoppalas“ meist binnen Sekunden vergessen.

Erfolgsereignisse motivieren, weiß Radfahrlehrerin Kaltenbaek. Nach den Basics kommen dann „Skills“: „Spezialaufgaben machen den Kindern Spaß und verbessern ihre Fahrradbeherrschung.“ Also geht es über kleine Hindernisse. Oder man winkt ihnen – und sie sollen während der Fahrt zurück winken: die Vorbereitung auf sicheres Handzeichengeben.

Bremse, Spur und Ernst des Lebens

Das Bremsen muss auch sitzen. Man übt es mit „Zielbremsungen“ genau an einer Linie. Und Spurhalten wird spielerisch geübt: Das Nachfahren verschlungener Kreidelinien-Parcours würde auch vielen Eltern Spaß machen.

Dann kommt der große Moment: Die erste Ausfahrt hinaus auf die „echte Straße“. Das Fahren im Verkehrsraum: Jetzt wird Erlerntes angewandt.

Auf Straßen und Radwegen sollten Erwachsene Kinder nach Möglichkeit (und kindlicher Ortskenntnis) vorausfahren lassen „oder zur Straßenmitte hin versetzt fahren“, rät Jörg Ofner.

Die Straßenverkehrsordnung erlaubt das Nebeneinanderfahren von Erwach-



Spurhalten, Zielbremsen, Zeichengeben: Was spielerisch erlernt wird, sitzt dann im Alltag.

senen und Kindern unter 12 Jahren (ausgenommen auf Schienenstraßen) ausdrücklich. Ofner: „Man hat das Kind im Blick und kann Hinweise geben: ‚Fahr weiter, die Autofahrerin in der Einfahrt hat uns gesehen!‘“

Vom Spiel- zum Fahrzeug

Das Fahrrad ist meist das erste eigene Fahrzeug. Es prägt das Mobilitätsverhalten: Kinder, die Radfahren als freudvoll und effizient kennenlernen, fahren auch als Erwachsene, weiß Ofner. Und wird das Fahrrad im Familienalltag verwendet, ist es auch später Mobilitäts-Selbstverständlichkeit.

„Selbstverständlich“ ist ein Schlüsselvokabel: Kinder lernen am leichtesten ohne Zeigefinger, spielerisch und gemeinsam. Radfahrkurse in der Volksschule haben sich da mittlerweile als ideal erwiesen. Auch, weil so auch Kinder fahren lernen, die – aus welchen Gründen auch immer – bis dahin nie „Radkontakt“ hatten.

Mit Spielen und Übungen wird das Fahrkönnen gefestigt. Im Parcours werden Verkehrsregeln, Verkehrszeichen und sicheres Verhalten im „Verkehrsraum“ geschult.

Klingt gut – und funktioniert auch. Respektive: funktionierte. Denn die in der letzten Legislaturperiode vom Klimaschutzministerium unter dem Signet „klimaaktiv mobil“ Radfahrkurse ins Leben gerufenen, für Schulen und Eltern kostenlosen Schul-Radausbildungen liegen vielerorts auf Eis.

Aufgrund derzeit ausstehender Bundes-Budgetbeschlüsse heißt es für über 60.000 Kinder in diesem Schuljahr „bitte warten“. Bestenfalls.

Radlobby für Kurs-Wiederaufnahme

Die Radlobby fordert daher die sofortige Wiederaufnahme der Kurse sowie eine dauerhafte Finanzierungsgarantie durch den Bund. Sowie das verbindliche Anbieten des Ablegens der „Freiwilligen Radfahrprüfung“ – österreichweit.

Derzeit wird dies regional nämlich unterschiedlich gehandhabt. Längst nicht alle Schulen bieten die Möglichkeit an – obwohl es der ministerielle „Aktionsplan Radfahren für Kinder“ ausdrücklich vorsieht.

Wo, wie oft und mit welchen Erfolgsquoten diese offizielle Radfahrermächtigung an Schulen angeboten und errungen wird, wird nicht evaluiert, beklagt Jörg Ofner. Unklar sei auch, wie es nach der Prüfung in der vierten Schulstufe weiter geht: „Hier endet der Aufbau der Radfahrkompetenz für Kinder. Tatsächlich sollte es weiter gehen.“

Als Erwachsene beginnen

Radfahren lernen hat kein Alter. Während Kinder unbefangene Losstrampeln, kämpfen Erwachsene oft mit Zweifeln und Vorbehalten. Doch wenn sich die Füße das erste Mal lösen, das Rad wie von alleine rollt – dann strahlen alle: Ein Kindheitstraum wird wahr.

Wie viele Erwachsene in Österreich nicht radfahren können, weiß niemand. Unumstritten ist, dass die Hemmschwelle mit zunehmendem Alter höher wird.

Gründe für den späten Start gibt es viele. Nur sehr selten lag es an körperlichen Problemen. Meist passten schlicht und einfach der Ort, die wirtschaftlichen Verhältnisse oder die Zeit nicht. Frauen mit Migrationshintergrund versperren darüberhinaus oft kulturelle, familiäre oder religiöse Dogmen den Weg in den Sattel, weiß Kaltenbaek: Sie hält auch Kurse für diese Zielgruppe ab.

Doch geschlechts- und altersunabhängig, betont die Wienerin, gelte immer: „Gerade am Anfang muss Radfahren freudvoll erlebt werden: Negative Erfahrungen verstärken Ängste.“

Und egal ob Mann oder Frau, Kind oder älterer Mensch gelte noch etwas: Zum Einstieg eignen sich Räder mit tiefem Durchstieg am besten. Moderne Falträder etwa. Die Möglichkeit, den Sattel tief zu stellen und die Pedale wegzuklappen, machen sie zu idealen Übungs-Laufrädern für Erwachsene.

Sicher im Verkehr

Aber auch für viele Erwachsene, die eigentlich radfahren können, sind Wege im Stadtverkehr oft eine Überwindung: Kfz-Verkehr, schlechte oder fehlende Radinfrastruktur oder die Angst vor unübersichtlichen und komplexen Verkehrssituationen halten viele davon ab, aufs Rad zu steigen.

Dass viele Radfahrschulen längst darauf abgestimmte Einzel- oder Gruppentrainings anbieten, muss sich noch herumsprechen, bedauert Kaltenbaek. Oft brauche es da nicht viel, um aus Angst Selbstvertrauen zu machen: ein technischer Fahrtripp. Ein besser justierter Sattel. Eine schlaue Route. „Es ist wie bei den Kindern: Oft genügt ein sanfter Schubs.“

Radfahren lernen: Wo & von wem?

In diesen Radfahrschulen werden Kurse ausschließlich von „klimaaktiv mobil“-zertifizierten Lehrenden abgehalten.

ASKÖ Burgenland
askoe-burgenland.at/de/radfahrkurse

Easy Drivers Radfahrschule
radfahrschule.easydrivers.at

FahrSicherRad – Die vielfältige Radfahrschule
fahrnicherrad.at

JO! Mobilitätsbildung
radfahrtraining.at

Pro Pedal – Die Tiroler Radfahrschule
propedal.at

Radeln macht Schule
radelnmachtschule.at

Schulterblick – Die Radfahrschule
schulterblick.at

UWM.Mobilität
uwm.at/portfolio/radfahrtraining

Anzeige



ABUS

BESUCHE UNS BEIM
BIKEFESTIVAL
12.–13. April 2025 | Rathausplatz Wien
& SICHERE DIR DEINE
GRATIS ABUS TRINKFLASCHE!

Symbolbild

Komme mit diesem Abschnitt zum ABUS Stand am **BIKEFESTIVAL WIEN** und erhalte zu deinem Einkauf ab 20 Euro eine **ABUS TRINKFLASCHE GRATIS**

Gültig nur am 12. und 13. April 2025 am ABUS Stand zu den Öffnungszeiten des Bikefestivals, ab einem Einkauf von 20 Euro und solange der Vorrat reicht. Ein Umtausch, sowie eine Barauszahlung sind nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.





Drahteselchen



RÄTSELPASS

Finde den Weg zum Drachen

Das Drahteselchen hat sich mit seinem Freund dem Drachen auf der Kidical Mass verabredet. Welcher Weg führt hin?



Hast du schon von der Kidical Mass gehört?

Die Kidical Mass ist eine große Fahrrad-Demonstration, die in vielen Städten stattfindet. Die Teilnehmenden wollen, dass unsere Politiker*innen bessere Radwege bauen, die auch für Kinder gut sind. Um darauf aufmerksam zu machen, werden die Straßen mit viel Freude und Musik erobert. Im Mai gibt es viele Termine in ganz Österreich. Wenn du wissen willst, wo und wann die Kidical Mass fährt, schau auf die Website kidicalmass.at.

Der Kidical Mass-Drache freut sich, wenn auch du mitfährst!

Schick uns die Lösung!

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir 5x den großartigen „Fahrradparcours“ von playmobil. Für mehr Fahrradspaß zuhause, Achtung: Kröten queren!

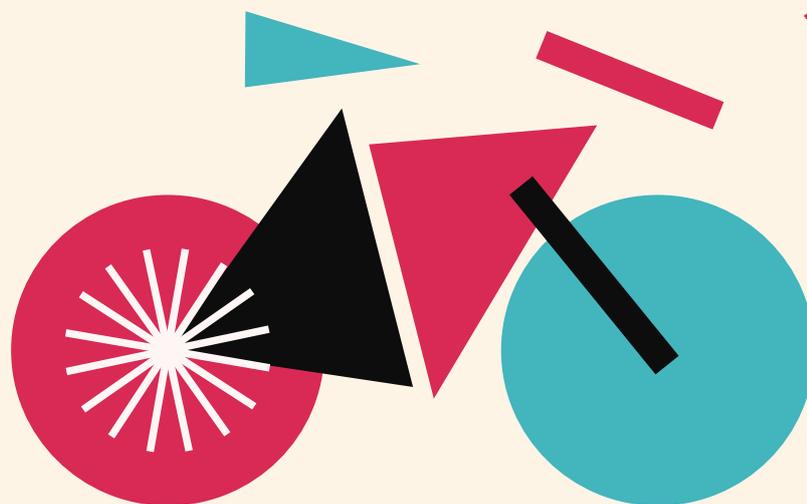
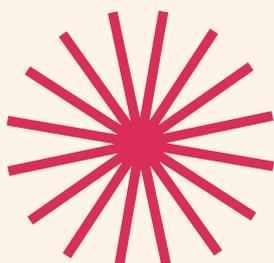
Frage deine Eltern, ob du mitspielen darfst. Schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an kinder@drahtesel.or.at. Einsendeschluss ist der 31. Mai 2025. Alle Informationen: drahtesel.or.at/kinder.



12. —
13. APRIL

 EINTRITT
FREI

09 —
18 UHR



— argus —

BIKE FESTIVAL

wien rathausplatz



grosse fahrrad-messe — e-mtb-arena — kids bike race
e-bike-test — fahrrad-kinderwelt — dirt-battle-vienna
fahrrad-flohmarkt — fahrrad-schmuck — radparade



FALTER





Samstag ist
Damentag auf den
Dirt-Battle-Rampen!
Wir freuen uns
auf die besten
Freestylerinnen
Europas!

ARGUS Bike Festival!

Am 12./13. April ist es wieder soweit! Dieses Jahr haben wir völlig neue Programmpunkte, und das Platzlayout weitgehend verändert. Alles bleibt also besser am Rathausplatz, wenn wir uns Mitte April dort treffen und gemeinsam DAS große Fest des Radfahrens feiern. Freut euch auf die neue Rad-PopUp-Arena gleich hinter dem ARGUS-Zelt, mit wirklich witzigen Einlagen, lustigen Shows und spannenden Workshops!

Spektakulär wie immer das große Show-Highlight: Dirt Battle Vienna mit den fliegenden Freestylern, die sich vom 10m-Turm in die Tiefe stürzen! NEU: Am Samstag ist reiner Damen-Tag auf den Dirt-Rampen!



Highlights 2025



Dirt-Battle Vienna

Das spektakulärste Highlight mit einem Highjump und Best-Trick-Contest. Erstmals Damen-Contest am Samstag!



E-Bike-Testparcours

Der größte E-Bike-Test Österreichs mit allen wichtigen Herstellern und den neuen Trends.



E-MTB-Arena

Test, Show und Workshops mit den neuesten E-MTBs. Bosch-Markenbotschafter Stefan Schlie zeigt wie es geht.



Kids Bike Race

Das Kinder-Rennen mitten am Rathausplatz. Voranmeldung auf www.kidsbiketrophy.at



Fahrrad-Kinderwelt

Alles was Kindern Spaß macht & Eltern interessiert, wenn es um die Mobilität der Kleinen geht.



Grosse Fahrradmesse

Das Herzstück der Veranstaltung, mit über 100 Marken und allen relevanten Herstellern.



Start So 10.00
in der Rad-PopUp-Arena.
Infos: femalecyclingbase.at

Cycling Austria Coffee Ride

Women Edition, die gemeinsame Ausfahrt für Rennradfahrerinnen: Vernetzen und gemeinsam Kilometer sammeln!



Fahrrad Wien

Alle Infos zu aktuellen Fahrrad-Themen am Fahrrad-Wien-Stand und Gratis-Radkarte 2025.



Viki Gomez "Bike N Mic" Show

Der spanische Red Bull-Star mit seiner BMX&HipHop-Show, Workshop für Jugendliche inklusive!



Falter Fahrrad Flohmarkt

Die ideale Möglichkeit unkompliziert sein Rad zu verkaufen oder ein günstiges Bike zu erwerben.



Histo Corner

Hier finden sie alle zusammen: Die Sammler und die Sammlerstücke.



Brompton Falt(rad)-Contest

Wer kann sein Brompton schneller entfalten? Die Stoppuhr läuft, Preise winken!



Schmucke Sache(n)

Jede Menge Schmuck aus alten Fahrradteilen wird es heuer geben.



Rad-Tourismus

Rad-Regionen, Rad-Strecken, Rad-Hotels, Rad-Reisen im großen Tourismus-Zelt.



In Velo Veritas

Treffpunkt der Retro-Community am In Velo Veritas-Infostand.



Ausbildung RadmechanikerIn

Alle Infos am Stand der Wirtschaftskammer, Fachgruppe Mechatroniker.

RADpaRADE 2025 – Sonntag 13. April 2025



Mit der **alljährlichen RADpaRADE** feiern wir gemeinsam das Fahrrad als bestes Verkehrsmittel und zeigen, wie schön es ist, wenn Radfahrende den Platz bekommen, der ihnen zusteht. Als bunter, fröhlicher und diverser Zug radeln wir gemeinsam durch die Stadt, begleitet von Musik der Live-Bands am Streckenrand und dem Zwitschern der Vögel in den Bäumen, das man endlich wieder hören kann, wenn Autos nicht die Fahrbahn dominieren.

Alle Altersgruppen sind willkommen und herzlich eingeladen. Wir fahren gemeinsam ein Tempo, bei dem alle gut mitkommen. Das Fahrrad verbindet uns Menschen, es macht Austausch und Interaktion einfach und freudvoll – zelebrieren wir das bei der RADpaRADE. Setzen wir (uns) aufs Rad!

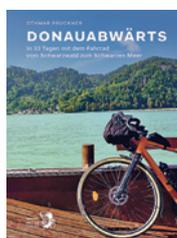
Wir werden dieses Jahr wieder die Praterstraße befahren, und damit den großartigen Praterstraßen-Rad-Highway endgültig einweihen!

BIKEFESTIVAL.AT

RAD

FERN

REISE



DONAUABWÄRTS
Othmar Pruckner

In 33 Tagen mit dem Fahrrad vom Schwarzwald zum Schwarzen Meer.

256 Seiten, € 29,90



HOW TO

Bahnhofsrad

Manche sagen „Camouflage“, andere „Verunstalten“: Fakt ist, dass hässliche, dreckige und – dem Anschein nach – schrottreife Räder für Diebe weniger attraktiv sind. Gutes Verschandeln braucht aber Know-how und System



Andreas Borutta und sein „behandeltes“ Fahrrad: Die ganze Anleitung gibt es hier: borumat.de/fahrrad-diebstahlschutz

CHECKLIST: Tom Rottenberg

Ja, es ist beschämend. Aber daran, dass man sein Rad quasi in Gottes Hände legt, wenn es regelmäßig an Bahnhöfen oder großen Umsteigerelationen steht, ändern Kritik und der Ruf nach Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr nichts. Obwohl Planung und Politik wissen, dass sichere Radgaragen „Gamechanger“ der Verkehrswende sind: Denn internationale Erfahrungen zeigen, dass auch „Weichgesottene“ rund fünf Minuten Fußweg zum Bahnhof bei jedem Wetter zu gehen bereit sind. Das Kriterium lautet „fünf Minuten“: Die nähmen die Meisten auch am Rad inkauf. Ja, auch bei Regen und Schnee. Den Einzugsbereich der Bahnhöfe, und damit die Attraktivität des Öffi-Pendelns, vergrößert die Rad-Anreise zum dann aber signifikant.

Die Schwachstelle dieses Konzeptes heißt „Bahnhof“: Ein schönes Rad den ganzen Tag an einer Umsteigerelation stehen lassen? Waghalsig. Dezent gesagt. Die Alternative: Das Bahnhofsrad.

„Bahnhofsrad“ nennt man Bikes, die fahrtauglich, für Diebe aber uninteressant sind. Weil sie so „umgestaltet“ wurden, dass sie kaum Wiederverkaufswert haben. Der Berliner Andreas Borutta hat dazu einen Leitfaden erstellt: brutal, aber effizient. Highlights gefällig?

- Heißklebepistole, Lack und Schmirgelpapier wirken Wunder. Markennamen, Logos, glatte Oberflächen, Schutzbleche & Gepäckträger damit „behandeln“ senkt den Verkaufswert, aber nicht Fahrtauglichkeit.
- rostiger Draht um Naben und Speichen,

- weißes (es verdreckt rasch „dekorativ“)
- Gewebeband an Pedalen, Sattelstütze, oder Vorbau – da greift keiner hin.
- Lichter leuchten auch, wenn sie (vermeintlich) nur Klebeband zusammenhält und Kratzer haben: für Teile-Diebe unverkäuflich.
- Plastikteile, die man nie berührt (Sattelmückenseite, Kabelzüge) vorsichtig mit dem Feuerzeug malträtiert, wirkt Wunder.
- Drahtwicklungen über Lötstellen des Gepäckträgers vermitteln authentische Wrack-Optik.
- Und eine große mit Schmirgelpapier „behandelte“ Stahlglocke wird

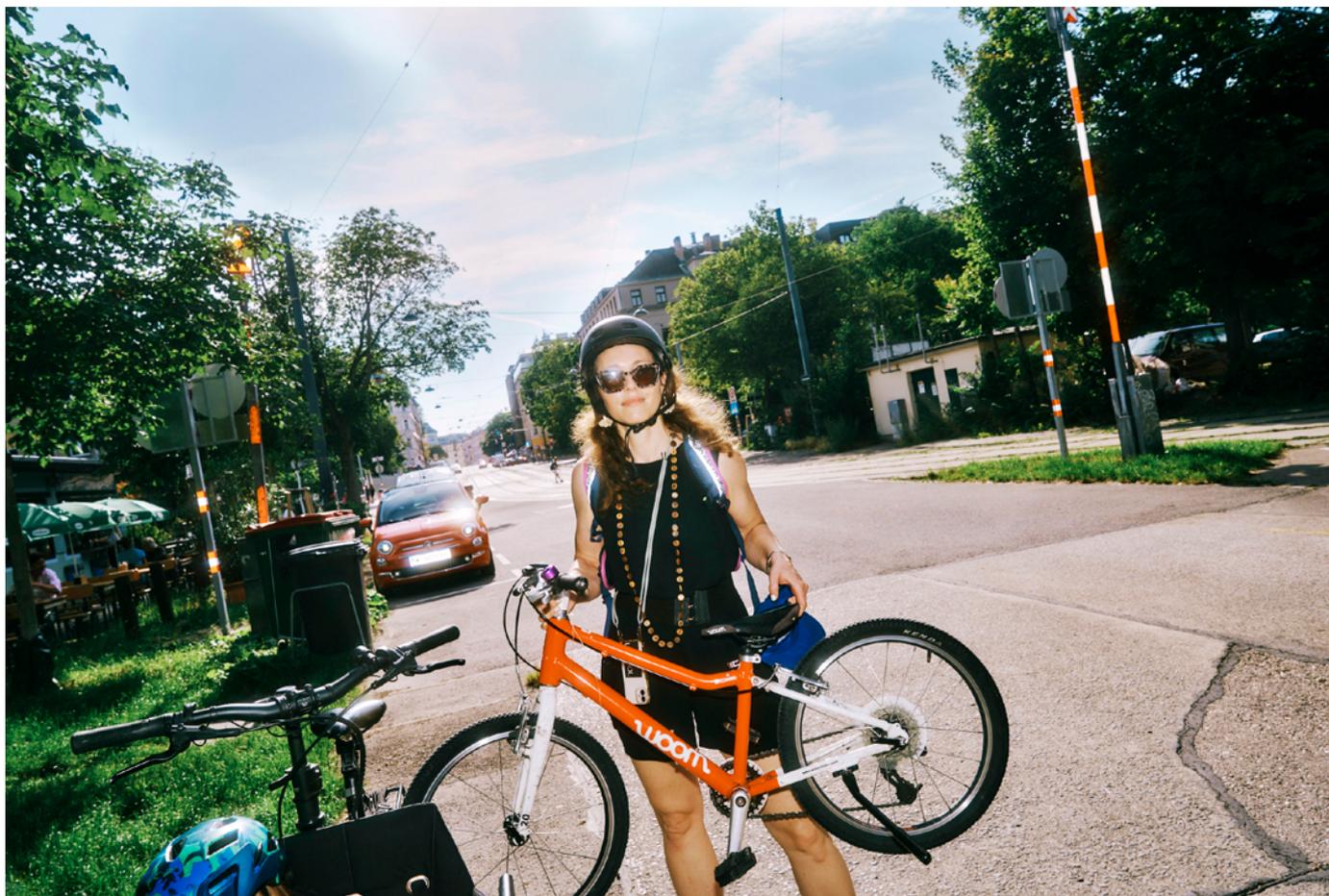
rasch zur dekorativ-aussagekräftigen Rost-Beule.

Jetzt das Rad nie mehr putzen: Dass Kette, Schaltung und Bremsen in Top-Zustand sind, erkennt niemand mehr. Und wenn das Schloss dann teurer als der (Wiederverkaufs)Wert des Rades ist, schlagen Profis und Gelegenheitsdiebe nur selten zu.

Ja, das ist grausam. Aber in Wirklichkeit noch etwas ganz Anderes: Es ist die Forderung an Politik und Verwaltung, an Umsteigerknoten endlich sichere Abstellorte zu schaffen. Dann ersparen wir uns derlei Anleitungen.

Wie sind deine Erfahrungen mit „Bahnhofsradern“ und dem Bike-Verschandeln? Schreib uns und/oder schick uns ein Foto: leserbrief@drahtesel.or.at

Mit Kindern im Stadtverkehr mobil: „Erst als Mutter merkst du, wie gefährlich Autos sind.“



„Ich wollte kein Elterntaxi sein“

Kein Stau, keine Parkplatzsuche, keine Benzin-, Versicherungs-, oder Falschpark-Kosten. Stattdessen mehr Bewegung, Freiheit und Lebensqualität. Elisabeth Sturm lebt seit gut drei Jahren autolos – trotz hochmobilem Berufs- und Familienalltag

INTERVIEW: Valentin Eisendle FOTOS: Zoe Opratko

Mit Fotos und kurzen Videos auf Instagram erzählt die Wiener Sängerin und Gesangspädagogin Elisabeth Sturm von ihrem Leben ohne Auto. Als @elli_macht_mobil erreicht die „Mobility-Fluencerin“ eine stetig wachsende Community auf Instagram. Warum Mobilität ohne Auto nicht nur finanziell befreit, wie ihr Umfeld reagierte und wie der „schleichende Prozess“ des Abschieds vom Cabrio in der Garage vonstatten ging, erzählt sie im DRAHTESEL-Interview.

Warum fährst du Rad?

Elisabeth Sturm: Ich bin mit drei Jahren aufs Rad gekommen – mit Stützrädern. Und eigentlich nie wieder abgestiegen. Als ich mit 18 aus Oberösterreich nach Wien zog, habe ich mein Fahrrad mitgenommen. Es war ein schönes KTM, das ich mit zehn Jahren zum Fahrradführerschein bekommen hatte. Leider wurde es gleich in der ersten Woche gestohlen. Seitdem habe ich eine Fahrrad-Metamorphose durchgemacht: Erst bin ich allein gefahren, dann mit Kindersitz, später mit Lastenrad – und jetzt verkleinere ich mich wieder und bin auf ein Faltrad umgestiegen.

Aber wie kam es dazu?

Elisabeth Sturm: An Wien begeisterte mich sofort, wie unabhängig man hier ohne Auto sein kann. Ich verstand nicht, warum hier so viele Menschen ein Auto besitzen – obwohl sie es nicht annähernd so dringend brauchen wie auf dem Land. Da kommen immer die gleichen Begründungen: „Ich brauche es am Wochenende“, „um rauszufahren“, „für den Garten“, „für den Urlaub“. Es geht fast nie um alltägliche Erledigungen – denn die meisten Wege in der Stadt lassen sich problemlos ohne Auto bewältigen. Man hat es, weil die Stadt den Raum dafür bereitstellt.

Anfangs dachte ich: Jeder wie er möchte. Doch als ich Kinder bekam, wurde mir klar, dass ich sie in einer Stadt großziehen möchte, in der sie selbstständig unterwegs sein können. Ich wollte nicht Elterntaxi sein. Außerdem merkst du als Mutter, wie gefährlich Autos sind. Gehsteige enden abrupt oder sind durch parkende Autos so blockiert, dass Kinder keine Sicht auf die Straße haben. Das ist gefährlicher als der fließende Verkehr. Während Corona waren weniger Autos unterwegs – erst als der Autoverkehr dann wieder zunahm, wurde mir bewusst, wie sehr Autos das Leben in der Stadt beeinträchtigen.

Hattest du in Wien je ein Auto?

Elisabeth Sturm: Mein Mann hat eines in die Ehe gebracht. Ein 90er-Jahre BMW Cabrio. Wir haben das als „cooles Familienauto“ gesehen. Unser erstes Kind wurde in Nürnberg geboren, dort waren die Öffis teuer und Parken quasi gratis. Deshalb haben wir das Auto behalten. Auch später in Wien.

Und wann hast du gesagt: Es geht auch ohne?

Elisabeth Sturm: Das war ein schleicher Prozess. Im Oktober 2021 wurde das Klimaticket eingeführt. Zur gleichen Zeit haben wir unser Lastenrad bekommen. Wir hatten da auch noch eine Garage, aber nach ein paar Monaten haben wir uns gefragt: „Steht das Auto überhaupt noch drin?“ Wir haben die Garage bezahlt, aber das Auto nie genutzt. Stattdessen sind wir per Klimaticket in unsere Ferienwohnung in Gmunden gefahren. Wir haben alles mit dem Zug gemacht. Das war angenehmer und ging viel besser. Wir mussten nie Parkplatz suchen. Das Auto hat uns nie gefehlt. Am Anfang haben wir das Nicht-Benutzen gar nicht bemerkt. Aber dann haben wir einem Freund, der aufs Land zog, das Auto als Dauerleihgabe gegeben.

Wie funktioniert eure Mobilität?

Elisabeth Sturm: Alles eine Frage der Organisation. Unsere große Tochter ist in der zweiten Klasse. Sie geht alleine in die Schule. Unsere jüngere Tochter geht in den Kindergarten. Wir bringen sie mit dem Lastenrad oder sie fährt selbst mit dem Rad oder die Großeltern bringen sie per Bim. Wir Eltern besitzen je ein Faltrad, die Kinder haben eigene Räder: Wer die Kinder abholt, nimmt eben das Lastenrad.

Das nennt man Multimodalität.

Elisabeth Sturm: Genau. Wenn man vom Land kommt, kennt man das nicht – dort fährt oft nur alle zwei Stunden ein Bus. In Wien habe ich die Wahl: Rad oder Straßenbahn? Diese Flexibilität ist ein Privileg, das vielen gar nicht bewusst ist.

„Der eigene PKW ist oft ein Klotz am Bein. Erst wenn man sich davon löst, merkt man, wie gut es ohne geht.“

Vom Cabrio zum Lastenrad:
Die Metamorphose der Elisabeth Sturm verlief schleichend. Heute will sie nicht mehr zurück.





Mit Klimaticket, Bahn, Bim, U-Bahn Bus und Lastenrad mobil – und zwar im Alltag ebenso wie im Urlaub: „Das geht.“



Auf Instagram als @elli_macht_mobil zu finden, aber auch im Alltag als „Mobility-Fluencerin“ unterwegs: Elisabeth Sturm

„Wenn weniger Autos auf der Straße stehen, werden die Menschen nämlich mobiler.“

Trotzdem ist es manchmal schwierig, so von A nach B zu kommen.

Elisabeth Sturm: Ich bin Optimistin. Letztes Jahr hatte unsere Musikschule ein Burgenland-Wochenende. Ich wollte die Kinder mitnehmen. Ich sah, dass da ein REX fährt, und dachte: „Das wird wohl ein neuer Zug sein.“ Also habe ich einfach das Lastenrad mitgenommen – und das hat super funktioniert. Ich habe das Gefühl, dass es besser läuft, wenn man zuversichtlich an Themen herangeht.

Dieses Frühjahr fahren wir nach Kopenhagen, wir haben bis jetzt nur den Nachtzug nach Hamburg gebucht und wissen noch nicht genau, wie wir von Hamburg nach Kopenhagen kommen werden. Aber: Das wird sich sicher irgendwie klären.

Wie hat dein Umfeld auf die Entscheidung „autofrei“ reagiert?

Elisabeth Sturm: Wir haben nicht laut gerufen: „Wir leben jetzt ohne Auto!“ Das ging schleichend. Deswegen haben alle gesagt: „Eh, ihr braucht es ja nicht.“ Natürlich hängt das auch von Lebensentscheidungen ab. Als wir die Ferienwohnung in Gmunden gekauft haben, war uns wichtig, dass sie gut

an den öffentlichen Verkehr angebunden ist. Tatsächlich war sie sogar günstiger, weil sie keinen Parkplatz hatte. Für viele ein No-Go – für uns ein Vorteil.

Welchen Rat gibst du Leuten, wenn sie aufs Auto verzichten wollen?

Elisabeth Sturm: Einfach machen! Viele schreiben mir auf Instagram, dass sie erst durchs Stehenlassen merken, wie erleichternd das ist. Natürlich kann das – vor allem anfangs – eine Herausforderung sein. Aber es ist befreiend, wenn man merkt, dass man das Auto eigentlich nicht braucht. Außerdem erspart man sich wirklich viel: Pickerl, Reifen, Kindersitze, putzen... Der eigene PKW ist oft ein Klotz am Bein. Erst wenn man sich davon löst, merkt man, wie gut es ohne geht.

Wieso erzählst du deine Geschichte öffentlich?

Elisabeth Sturm: Geschichtenerzählen ist mein Beruf. Ich wollte und will möglichst viele Menschen erreichen. Dadurch entsteht eine Aufwärtsspirale: Man bekommt Feedback, spürt den Impact, sieht, dass sich mehr Leute

dafür interessieren. Und es macht glücklich, wenn man merkt, dass man etwas bewegt.

Worauf gibt es die meisten Reaktionen?

Elisabeth Sturm: Die kleinen Erfolgsgeschichten zählen für mich besonders. Sie zeigen, dass sich etwas verändert. Eine Musikschullehrerin, die fast überall mit dem Auto hinfahren muss, schrieb mir, dass sie es mittlerweile öfter stehen lässt: Es ist schön zu sehen, dass Menschen in ihren eigenen Alltag integrieren, was sie vorher nicht gemacht oder sogar für unmöglich gehalten haben. Umso stolzer sind sie, wenn sie es schaffen.

Und was wünschst du dir in puncto Mobilität?

Elisabeth Sturm: Ich wünsche mir eine gerechtere Raumverteilung. Ich wünsche mir, dass es nicht mehr möglich ist, auf beiden Seiten einer Straße zu parken. Dann ist nämlich eine Straßenseite für Radwege frei, die auch für Kinder geeignet sind. Dann können nicht nur Kinder einfacher und vor allem sicher unterwegs sein: Wo weniger Autos stehen, sind die Menschen nämlich mobiler.



Einmal quer durch Afrika zurück nach Wien

Was mit einer verrückten Idee begann, wurde für die zwei Österreicherinnen Tanja Willers und Johanna Hochedlinger zu einem großen Abenteuer: In 445 Tagen, davon 314 am Fahrrad, durchquerten die beiden 21 unterschiedliche Länder in Afrika, auf der Arabischen Halbinsel und Europa. Insgesamt 24.000 Kilometer – mit Wüstenpassagen, Wildtieren – aber vor allem Menschen und deren Gastfreundschaft. Ein packendes Reisetagebuch – ergänzt mit Tipps für eigene Radreisen, nicht nur für die in die Ferne. Die Autorinnen erzählen auch vor Publikum von dieser Fahrt. Beim „Discovery Days-Festival“ einem Schweizer Reisevortragsfestival, gewannen sie die Kategorie für den besten Vortrag. Termine:

roamingpedals.wordpress.com

Willers, Tanja; Hochedlinger, Johanna:

Zwei Frauen, zwei Räder, ein Zelt. Durch 21 Länder von Kapstadt nach Wien. Innsbruck: Tyrolia Verlag, 2025 ISBN 978-3-7022-4253-4 288 Seiten, 29 Euro



Gemütlich an deutschen Wassern entlang

Flussradwege sind ideal für entspannte Radtouren ohne viele Steigungen. Thorsten Brönner stellt in seinem aktuellen Reiseband die deutschen Klassiker vor, Elbe oder Rhein etwa. Doch Brönner beschreibt auch weniger bekannte Touren: Egal ob Ems, Spree, Mosel, Altmühl oder Isar – alle Touren sind auch von Österreich aus gut mit dem Zug erreichbar und eignen sich für (Wochenend-)Trips ebenso, wie für ausgedehnte Radreisen mit Städtebesuchen.

Karten und Info-Box liefern Planungsgrundlagen für die nächste Radtour.

Brönner, Thorsten:

Die ultimativen Flussradwege in Deutschland. 60 traumhafte Fernradwege an Flüssen, Seen und dem Meer. München: Bruckmann Verlag, 2024 ISBN 978-3-7343-2995-1 224 Seiten, 30,90 Euro



Buchtipps: Omo Lisboa

Anzeigen

Custom vom Lenker bis zum Lack!

vs1 fahrradmanufaktur

Pelago BICYCLES

STEVENS BIKES

Böttcher INDIVIDUELLE FAHRRADMANIFAKTUR

PATRIA

KONA BICYCLES

Cooperative FAHRRAD
www.fahrrad.co.at
Gumpendorferstraße 111
1060 Wien

! Neu !

dynamische Ergonomieberatung



Varier MOVE

Dein Ergonomie-Hocker für Küche, Home Office und vieles mehr.

Mehr Infos unter www.gesundessitzen.at



Gut ausschauen am Rad. Geht das?

In der neuen DRAHTESEL-Rubrik „Freilauf“ berichten Gastautor*innen von ihrem ganz persönlichen Fokus aufs Radfahren. Diesmal: Standard-Moderedakteurin Anne Feldkamp über ihr persönliches Dilemma mit Mode, Speichen und Kettenöl – und den Zugang von Modeikonen zum Fahrrad



Anne Feldkamp
ist Moderedakteurin
der Tageszeitung
Der Standard

„Vivienne Westwood würde wohl Blazer, Rock und High Heels empfehlen.“

A Am Anfang steht ein Hilferuf: Was ziehe ich bloß zum Fahrradfahren an? Die Frage ist für mich nicht so leicht zu beantworten. Im Gegensatz zu Modedesigner Paul Smith oder einst Vivienne Westwood bin ich keine geübte Radlerin. Das hat Gründe. Sobald ich auf dem Sattel sitze, passiert ein kleines Unglück. Der Rock verheddert sich in den Speichen – ratsch, das wars. Das Bein schmückt allerspätestens beim Absteigen ein verschmiertes Öl-Tattoo.

Keine Hilfe durch die KI

Was also anziehen, wenn ich vor und nach der Radtour gut aussehen will? Ich befrage die künstliche Intelligenz. ChatGPT spuckt tatsächlich Tipps aus, wie ich „modisch und bequem auf dem Rad unterwegs sein kann“: Eine leichte, wetterfeste Jacke mit Reflektoren, rutschfeste Sneaker, bequeme Leggings, eine modische Fahrradbrille und einen stylischen Fahrradhelm. Ganz ehrlich? Dazu hätte ich den Chatbot nicht gebraucht.

Dann doch lieber Leute anschauen, die etwas von Mode verstehen und ein Faible fürs Fahrrad haben. Oder hatten. Könnte ich die britische Designerin Vivienne Westwood noch um einen modischen Rat fürs Rad bitten, sie würde wahrscheinlich Blazer, Rock und High Heels empfehlen. Die vor zwei Jahren verstorbene Weltver-

besserin strampelte schließlich täglich durch London, ihr Motto: Alles ist möglich.

Diese Attitüde? Eigentlich genau meins: Man muss beim Radeln wirklich keine Radlerhose tragen. Das ehemalige französische Model Inès de la Fressange wiederum, ebenfalls eine passionierte Stadtradlerin, empfahl unlängst neben einer Luftpumpe und einer Haarbürste zwei Accessoires immer dabei zu haben: Hosensklammern, um im Notfall weite Palazzo Pants im Zaum zu halten. Und einen handgefertigten Lederhelm der französischen Marke Egide. Nachsatz: Selbst wenn die Frisur zerstört sei, sei es allemal besser, zum Friseur zu gehen, als im Krankenhaus zu landen. Auch sie hat selbstverständlich recht.

Accessoires mit Comic-Augen

Etwas lustiger sind die neuen Fahrrad-Accessoires der Londoner Designerin Anya Hindmarch. Sie hat mit dem britischen Hersteller Brompton und dem italienischen Unternehmen Cinelli je ein Fahrrad entworfen. Und dazu alles, was das Radlerinnen-Herz höher schlagen lässt: Rucksäcke, Socken, Lenkertaschen und einen Helm. Auf allem sitzen zwei Comicaugen. Ich bin mir sicher, Vivienne Westwood hat von ihrer Wolke herab schon eine Bestellung aufgegeben. Das werde ich auch tun.



WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

Wenn es „Klik“ statt „Zisch“ macht

Im zweiten Quartal dieses Jahres bringt Schwalbe ein brandneues Radventil auf den Markt. Der DRAHTESEL konnte das Schwalbe „Clik Valve“ exklusiv und vorab testen. Das Fazit vorweg: Funktionalität und Bedienung passen. Doch es hapert bei der Kompatibilität: für viele Pumpen braucht man Adapter

AN DER PUMPE: Roland Romano

Es gibt drei gängige Ventilarten: Fahrradventil (DV), Rennradventil (SV) und Autoventil (AV). Neu ist das Schwalbe Clik Valve (SCV). Die neue Bauform möchte der große Hersteller zum Industriestandard machen.

Bei unserem Test sollten 20 Tester*innen einen Schlauch mit SCV-Ventil ohne Einschulung aufpumpen und entleeren. Das große Hersteller-Versprechen „kinderleicht“ erfüllte sich: Fast alle Tester*innen waren intuitiv erfolgreich. Alle notwendigen Griffe am Ventil selbst sind dabei mit zwei Fingern möglich: toll!

Ein unerwartetes Problem war allerdings die Staubkappe, die nicht – wie sonst – durch Linksdrehen abzulösen ist, sondern mit einem festen Griff abgezogen werden muss. Nach dem ersten Mal kennt man das. Fürs Luftauslassen drückt man auf einen Stift oben am Ventil, wie bei AV-Ventilen.

Sitzt, passt, wackelt (eben nicht) ...

Der größte Vorteil des neuen Systems ist der einfache und zugleich feste, dichte Sitz des Pumpenkopfes auf dem Ventil. Das hilft, gleich mehrere sattsam bekannte, unangenehme Situationen zu vermeiden: unbeabsichtigtes Luftauslassen, unpraktisches Hebeln, die verbogene Ventilschraube, unbeabsichtigtes Lösen der Überwurfmutter oder das druckbedingte Abspringen der Pumpe. Kurz: Die Bedienung ist deutlich vereinfacht und komfortabel.



Vier mal frische Luft:
Der Klassiker (DV)
Der Renner (SV)
Das Auto (AV)
Das Neue (SCV), (vlnr)

Auch robuster als das klassische und das Rennventil das neue Teil sein, fast so, wie das AV, das Autoventil. Und: Der SCV Pumpenkopf ist kompakt. Das ist bei eng stehenden Speichen oder kleinen Laufrädern echt praktisch.

All diese Vorteile lösen sich aber (zumindest zum Teil) in Luft auf, sobald Adapter verwendet werden müssen.

Das große „Aber“ beim Schwalbe-Ventil ist nämlich die: Es ist mit dem Autoventil nicht direkt kompatibel. Dünnere Pumpköpfe (also DV und SV) können zwar verwendet werden, für die „dicken“ AV-Köpfe (etwa an Tankstellen) benötigt man jedoch einen Adapter. Auch um ein Autoventil mit dem SCV-Pumpenkopf aufzupumpen braucht man einen – anderen – AV-SCV-Ventiladapter.

Die Kosten? Ein Umrüstkit (zwei Ventile, ein Pumpenkopf-Adapter oder ein SCV-Pumpenkopf) kostet 14, respektive 17 Euro. Pro Fahrrad sind 5 bis 10 Euro für Ventileinsätze zu erwarten, wer Tubeless-Systeme fährt, kommt auf etwa 24 Euro. Bei neuen Schläuchen sind zukünftig keine großen Mehrkosten zu erwarten.

... und hat Luft

Unser Fazit: Schwalbe Clik Valve hat das Potential, sich neben DV und SV zu etablieren. Im Vergleich zu Autoventilen ergeben sich aber weniger Vorteile. Man wird sehen, ob mit dieser Bauform die Einigung auf einen neuen, breiten offenen Industriestandard erfolgt.

MACINA URBANATOR SX

⚡ 400 Wh

KTM
BIKE INDUSTRIES



Photo: Piotr Storon / Design: Groupe-Dejour.de

1x9 SHIMANO
CUES

18,3 kg



Redefining urban freedom



[KTM-BIKES.AT / M42025](https://www.ktm-bikes.at/m42025)

Eierlegende Transport-Wollmilchsäue

Test

Es gibt immer etwas zu transportieren. Und dafür immer schlauere Lösungen. Hybrid-Taschen etwa, die sowohl am Rücken als auch am Rad „tragbar“ sind. Wir haben die besten getestet

TEST: Margit Palman

Rucksack oder Fahrradtasche? Diese Frage wird heute nicht mehr mit „entweder oder“ sondern mit „sowohl als auch“ beantwortet. Denn moderne Alleskönner, die wahlweise auf den Rücken oder ans Rad geschnallt werden können, machen auf Tagesausflügen ebenso gute Figur wie

beim Einkaufen, Wandern oder am Weg zu Uni oder Arbeit.

Wir haben vier Spitzenmodelle unter die Lupe genommen. Und den Fokus auf vielfältige Einsatzmöglichkeiten und einfache, werkzeugfreie Montageoptionen gelegt.



Vier Taschen, acht Anwendungen:
Die DRAHTESEL-Bikepackingexpertin
Margit Palman mit den
vier getesteten „Beideskönnern“



Otinga BIKE & HIKE BUNDLE

Hiken geht vor Biken

Gewicht
2.220 g + 430 g
(Lenkertasche)

Fassungsvermögen
34-39 l

Lenkertasche
5 l

Preis
299,95 €
(Quelle: otinga.de)

Umbauzeit
Back-to-Bike
●●●●●

Tragekomfort
●●●●●

otinga.de

Der Otinga ist ein echter Trekking-Rucksack. Er hat das größte Volumen, ist aber das schwerste unserer Testmodelle. Er ist aber auch der einzige Rucksack mit verstaubarem Beckengurt. In der Hand getragen wirkt er schwer, ist im Alltag also nur bedingt praktisch – trotz der seitlichen Flaschentaschen. Die gepolsterte Laptophülle (max. 16") kann herausgenommen werden: noch mehr Stauraum!

Der Verschluss ist magnetisch, einfach und komfortabel und die Verschlussklammer ist aus Aluminium. Umso filigraner wirken daher die anderen Schnallen – sie sind aus Plastik. Die Verwandlung von Radtasche zu Rucksack gelingt dank einem

Clappmechanismus mit Zippflott und einfach, die Tragegurte sind im Bike-Mode gut geschützt.

Im Set mit dabei ist eine Lenkertasche. Die lässt sich – etwa beim Wandern – oben auf den Rucksack schnallen und hat wasserfeste Innenfächer.

Die Bike-Montage ist einfach, zuvor muss aber am Gepäckträger ein Haken für die Schiene am Rucksack montiert werden.

Fazit: Ein gut durchdachter Wander- und Radtouren-Rucksack, für beide Funktionen gleichermaßen geeignet.



Gewicht
1.550 g

Fassungsvermögen
26 l

Preis
199,99 €
(Quelle: ortlieb.com)

Umbauzeit
Back-to-Bike
●●●●●

Tragekomfort
●●●●●

ortlieb.com

Ortlieb Vario

Federleichter Klassiker

Ortlieb stellt die leichteste Tasche: Perfekt im Handling und geräumig. Die Schnallen sind aus Aluminium, also richtig robust – und die Mutation vom Rucksack zur Fahrradtasche („Back to Bike“) ist denkbar einfach: eine Abdeckung kommt über die Tragegurte. Aber Vorsicht: Wird diese schlampig aufgezogen, könnten Teile der Gurte heraushängen. Auf die Gefahr des Hängenbleibens wird aber schon in der Gebrauchsanweisung ausdrücklich hingewiesen. Unser Tipp an die Hersteller: Eine Fixierung der Gurte – etwa per Druckknopf oder Netz wie bei der fast baugleichen „Vaude Aqua Transformer“ – würde wenig kosten aber viel bringen.

Ein Plus: Die gut gepolsterte Laptophülle (16") ist per

Klettverschluss fixiert – also herausnehmbar. Auch fein: Der Rucksack steht ohne Stütze aufrecht am Boden. Auch der Tragekomfort passt: Der Brustgurt sitzt – und die ergonomischen, gepolsterten Trageriemen machen sogar das Tragen des vollen Beutels komfortabel und angenehm.

Montiert wird der Vario per Schiene und das bewährte Quick-Lock2.1-System: schnell und einfach.

Fazit: Gewicht und Tragekomfort bestechen. Als Radtasche und Rucksack gleichermaßen gut geeignet.



Vaude Aqua Transformer

Bewusst robust

Was beim „Aqua Transformer“ sofort auffällt: Das steife Material der Hülle macht das Öffnen und Schließen nicht unbedingt einfach. Andererseits verleiht dieses Obermaterial der Tasche einen robusten Auftritt – es ist zu 100 Prozent wasserdicht.

Vaude steht dafür, auf Recyclingmaterialien zuzugreifen. Das ist vermutlich für viele ein entscheidendes Argument. Für weniger nachhaltig Denkende wichtig: die reflektierenden Elemente für bessere Sichtbarkeit bei Dunkelheit – und der Tragekomfort. Denn die ergonomischen Träger verdienen ein Sonderlob – und das nicht nur, weil sie sich am Rad sicher in einem Netz verstauen lassen.

Zusätzlich gibt es auch noch einen Brustgurt.

Die „Back-to-Bike“-Verwandlung ähnelt der, der hier ebenfalls beschriebenen „Ortlieb Vario“: Man wendet die Trageriemen-Abdeckung. Aufgrund der soliden Steifigkeit des Planen-Materials flutscht das bei Vaude aber nicht ganz so easy wie bei Ortlieb. Am Gepäckträger wird die Tasche über zwei Schnappverschlüsse fixiert – zum Lösen zieht man einfach an der Trageschlaufe.

Fazit: Wem Nachhaltigkeit wichtig ist, der oder die wird hinschauen. Regensicher – vorausgesetzt man „patzt“ beim Schließen nicht.

Gewicht
1.560 g

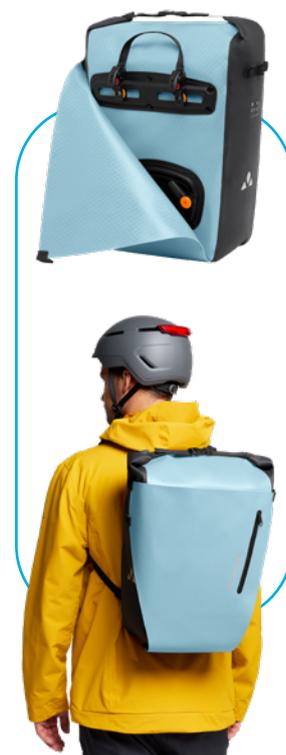
Fassungsvermögen
26 l

Preis
180 €
(Quelle: vaude.com)

Umbauzeit
Back-to-Bike
●●●●○

Tragekomfort
●●●●○

vaude.com



Thule Paramount

Eher was für Cityflitzer*innen

Die Kritik gleich vorne weg: Die Mutation vom Rucksack zur Radtasche dauert hier etwas länger, weil das Abzippen der Rückseite des Rucksacks Zeit braucht.

Thule gab der Paramount den „Look & Feel“ eines stylischen City-Rucksackes, dessen Inhalt durch eine Rundum-Polsterung gut geschützt wird. An den Seiten gibt es einige schmale Stauffächer mit Zippverschluss.

Praktisch ist auch eine aufgesetzte Außentasche, die nicht nur für zusätzlichen Stauraum, sondern auch für Struktur und Ordnung im Rucksack sorgt.

Ein Plus: die im Taschenboden verstaute, reflektierende Schutzhülle, die man bei Regen über den Rucksack

stülpen kann. Laptop- und Zusatzfächer sind übrigens fix vernäht: Sie herauszunehmen – etwa für Wanderungen – ist nicht vorgesehen. Dafür versteckt sich in der oberen Verschlussklappe des Rucksacks noch ein kleines Zippfach für Handy oder Schlüssel.

Tragekomfort: gut, auch der Rücken ist gut gepolstert.

Montiert wird der Thule per Schnappverschluss, wer ihn mit dem mitgelieferten Band noch absichern will, riskiert dreckige Finger.

Fazit: Eher ein Cityrucksack, nur bedingt eine Radtasche.

Gewicht
1.800 g

Fassungsvermögen
26 l

Preis
199,95 €
(Quelle: thule.com)

Umbauzeit
Back-to-Bike
●●●●○

Tragekomfort
●●●●○

thule.com



A

woom

Der neue READY Kinderhelm wurde in drei Größen für Kinder von 1 bis 14 Jahren entwickelt. Neben der überarbeiteten Innenschale, die für ein Plus an Komfort sowie für den perfekten Sitz auf dem Kinderkopf in jedem Alter sorgt, bietet der überarbeitete Helm jetzt noch mehr Sicherheit, Sichtbarkeit und eine noch einfachere Bedienung.

Gesehen

online und im Fachhandel
um 74,90 €

woom.com

B

Thule

Der solide und gepolsterte Boden des Bexey Fahrrad Hundeanhängers bietet Komfort und Sicherheit, selbst auf unebenem Untergrund. Ein tiefer Einstieg ermöglicht Hunden jeder Größe leichtes Betreten und Verlassen. Der Innenraum bietet Kopffreiheit, einen guten Ausblick und verschiedene Belüftungsmöglichkeiten.

Gesehen

online und im Fachhandel
um 899,95 € Größe M
um 999,95 € Größe L

thule.com

C

Redshift Sports

Besser als die StVO erlaubt: der US-Hersteller hat ein schlicht geniales Pedal-Licht entwickelt: Die Akkulichter erkennen die Fahrtrichtung und wechseln automatisch (auch unterwegs) zwischen rot und weiß. So sichtbar, dass Polizist*innen fragen, wo es die (teuren) Teile gibt. Freilich: Die StVO schreibt alternativlos gelbe Reflektoren vor, definiert deren Größe aber nicht – und für kleine Aufkleber findet sich immer Platz.

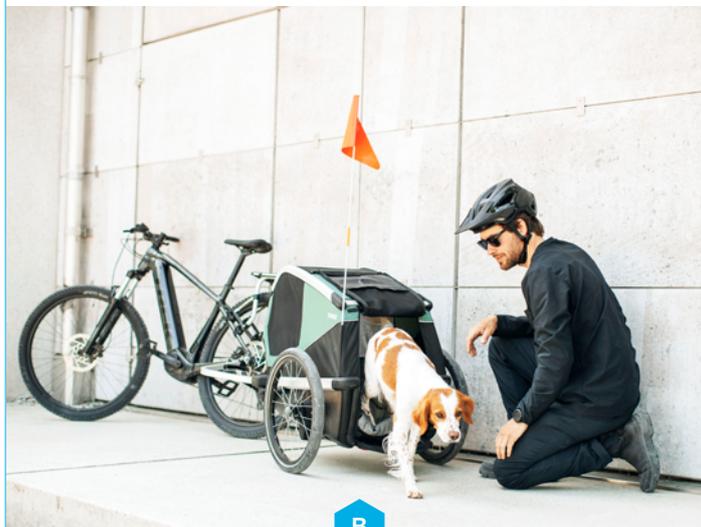
Gesehen

online
ab 164,99€

redshiftsports.com

NEU AM MARKT

Das DRAHTESEL *Schaufenster*



B



E



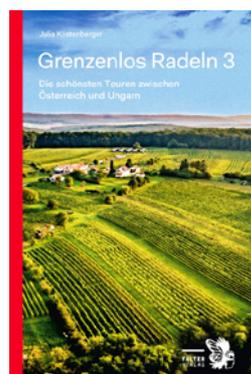
A



D



C



F

D

ABUS

Das YARDO 7807F verändert dank innovativer Fingerprint-Technologie die Art und Weise, ein Fahrradschloss zu öffnen. Bis zu 20 eingescannte Fingerabdrücke werden erkannt, der Schlüssel kann zu Hause bleiben. Eine 7 Millimeter starke Rundkette bietet guten Schutz vor Diebstahl.

Gesehen

im Fachhandel
um 99,95 € (85cm)
um 109,95 € (110cm)

abus.com

E

RIESE & MÜLLER

Der neue Allroad-Allrounder UBN Five commute ist mit sportlich-markanter Gravel-Bereifung, Drop-Bar, Packtaschenhalter, Federgabel und hochwertiger 11-Gang GRX-Kettenschaltung von Shimano ausgestattet. Der Akku stellt 430Wh für das Fazua Ride 60-Antriebssystem bereit. Die Unterstützungsstufen werden über die neue Road Control gewählt, die durch Knöpfe links und rechts des Drop-Lenkers bedient wird.

Gesehen

im Fachhandel
ab 4.999 €

r-m.de

F

Grenzenlos Radeln 3

Die schönsten Touren zwischen Österreich und Ungarn beschreibt die Historikerin Julia Köstenberger. Das Buch führt durch spannende Grenzregionen, wo vor vierzig Jahren noch der Eisener Vorhang stand. Acht Touren und 610 Kilometer ganz nach dem Motto: Natur erleben, Geschichte erfahren.

Gesehen

online und im Buchhandel
um 29,90 €

shop.falter.at

Das Schaufenster entsteht in Kooperation mit Herstellern und Fahrradgeschäften.

ARGUS Shop



steel is real

Stahl Allrounder Gravel

mit SRAM Apex 1x11,
Hydraulische Bremsen,
Dynamo, jede Menge Platz für
Taschen & Zubehör
inkl. Gratis Ersts-service.

statt 1.950 Euro
nur 1.550 Euro



ultraleicht

TPU Rennrad Schläuche

nur 36 Gramm
14,50 Euro



praktisch 2 in 1

Ortlieb Vario PS

Fahrradrucksack + Fahrradtasche
in 2 Farben erhältlich

199 Euro



farbenfroh

Kidical Mass Fahrradkappe

Größe S: 15 Euro
Größe M/L: 20 Euro

Reparaturbonus-Partnerbetrieb für Räder ohne E-Motor
Lösen Sie Ihren Reparaturbonus bei uns ein! 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.

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.



3.300 KM RADWEGE,
40 KM SINGLETRAILS, 300 SONNENTAGE:
LOSRADELN.



Das pannonische Klima sorgt für unvergessliche Radmomente – ob entspannt, sportlich, mit der Familie oder allein. Und mit der Burgenland Card zahlt sich noch mehr aus! Mehr auf **burgenland.info**



Weite Wasser, alte Städte und viel Au

Vogelgezwitscher, ein breiter Fluss, Auwälder – und hübsche Siedlungskerne – der EuroVelo7 zeigt sich im bayrisch-österreichischen Grenzland von seiner schönsten Seite und bietet einige freudige Überraschungen



Den Inn entlang und am Tauernradweg: Der Blick auf Burghausen

REISELEITUNG: Julia Beckel

Obwohl Start- und Endpunkt dieser Zweitagestour in Bayern liegen, radelt man in Österreich. Die Route führt meist auf verkehrsarmen Wegen den Inn entlang. Vor dem Losfahren die „Dreiflüssestadt“ Passau (Donau, Inn und Ilz) zu erkunden, lohnt sich: Die engen Gassen der Altstadt, die weiten Wasserflächen sind sehenswert. Ebenso wie – danach – die Naturschutzgebiete und geradezu überraschend auftauchende, malerische Siedlungskerne auf der Strecke, die zuerst den Innradweg entlang und ab Braunau über den Tauernradweg führt.

Blick aufs Wasser

Wasser entlangradeln entspannt. Und Wasser-Blicke und viel, sehr viel Natur bietet diese Tour zur Genüge: am Hochwasserschutzdamm, durch Auwälder, vorbei an Kraftwerken – aber natürlich auch malerische Wiesen, Wälder und Felder. Meist geht es angenehm flach dahin, hin und wieder auch über sanfte Hügel – erst nach Braunau kommen zwei längere Anstiege im Wald: einer mit 60, der andere mit 90 Höhenmetern.

In Schärding ist der historische Stadtplatz ein „Muss“. Das gilt – später – auch für Obernberg am Inn, Braunau und Burghausen. Dann geht es am Stift Reichersberg vorbei durch das Naturschutzgebiet Reichersberger Au: Dort fährt man teilweise auf Stegen.

Vögel im Morgennebel

Der zweite Tag beginnt im Vogelschutzgebiet Kirchdorf am Inn: frühmorgens, im Morgennebel – mit Pirolen am Wegesrand. Eindrucksvoll ist auch der Blick über das „Europareservat Unterer Inn“ und die imposante Burganlage von Burghausen. Dann geht es über die Salzach – und die Tour endet, wo sie begann: in Bayern.

Streckeninfo: Tag 1: 43 Kilometer bis Kirchdorf, Tag 2: 46 Kilometer (Achtung: sieben davon auf einer Schnellstraße) nach Burghausen. Verlängerungsoption: Weitere (hügelige) 45 Kilometer auf dem EV7 ins „Stille Nacht Dorf“ Oberndorf bei Salzburg. Routendetails: eurovelo.at und innradweg.com

Julia Beckel testet & bewertet touristische Radrouten für den „Arbeitskreis Radtourismus“ der Radlobby radtourismus.at



Briefe aus der Ferne

Dieses Mal: Danzig

In Danzig herrscht – auch „offiziell“ – die Überzeugung, die fahrradfreundlichste Stadt Polens zu sein. Gdańsk gilt als „Fahrradhauptstadt Polens“. Angesichts von 860 Kilometern Radwegen bei 460.000 Einwohnern wohl nicht unbegründet.

Davon ist auch unsere – erweiterte – Rad-Familie überzeugt: Im Fahrradanhänger fährt unser Collie mit. In der Stadt ebenso, wie auf Ausflügen. Zuletzt auf dieser 30km-Runde: vom mittelalterlichen Kloster in Oliwa den gleichnamigen Bach entlang zum Landschaftspark beim Badeort Sopot. Und von dort an der Küste zurück nach Danzig, Vorbei an Villen mit Strand- und Meer-Blicken – eine der schönsten Routen der „Dreistadt“ Gdańsk, Sopot und Gdynia.

Nach einer Strandbar-Pause ging es weiter: An der Mole von Brzeźno vorbei zum Leuchtturm von Nowy Port, gegenüber dem Denkmal der „Verteidiger der Westerplatte“: Hier begann der Zweite Weltkrieg. Am anderen Ufer der Toten Weichsel liegt die per Rad unerreichbare Festung Wistouchcie aus dem 14. Jahrhundert: Fähre fährt keine, aber im Tunnel unter dem Fluss ist Radfahren verboten. Doch es geht „historisch“ weiter: zur Werft, der Wiege der „Solidarnosc“.

Diesen Juni kommt die Velo-city-Konferenz nach Danzig. Wir freuen uns darauf. Und hoffen, dass es bis dahin möglich ist, mit dem Rad über den Fluss zu kommen: Die Festung ist den Besuch wirklich wert.

Jan Johan Straus

Danziger Rad-Stilleben mit Hund beim Leuchtturm von Nowy Port





Unterwegs auf den Spuren des Eisernen Vorhangs

Wachtürme, Grenzzäune und andere Erinnerungen: Auf rund 200 Kilometern führt der **Iron Curtain Trail** Radfahrer durchs nördliche Waldviertel. Entlang des bis 1989 streng bewachten „Eisernen Vorhangs“ erfährt man viel über die bewegte Geschichte der Grenzregion.

Radfahren am Waldviertler **Iron Curtain Trail**, das ist mehr als nur die Freude eine naturbelassene, oft sehr einsame aber immer abwechslungsreiche Landschaft intensiv zu erleben und dabei auch noch das Beste für seine Fitness zu tun. Radfahren in der Grenzregion ist auch hilfreich, um ein Stück Zeitgeschichte hautnah zu erfahren.

Vor Gmünd kommt die Route ins Waldviertel und führt gleich durch den Naturpark Blockheide mit seinen bizarren Felsformationen. Weiter geht es durch naturbelassenes Grenzland, dichte Wälder, vorbei an unzähligen Teichen und weiten Wiesen und Felder – man entflieht dem Alltag mit jedem Pedaltritt mehr und mehr. Immer wieder gelangt man in malerische Kleinstädte wie das am Herrensee gelegene Litschau, das tschechische Slavonice/Zlabings, Drosendorf, Hardegg im Nationalpark Thayatal oder das mährische Znojmo/Znaim. Die einst so gefürchtete und immer wieder zitierte „Tote Grenze“ ist heute quicklebendig. Dort, wo früher meterhohe Stacheldrahtzäune eine Passage unmöglich machten, kreuzt man heute mit dem Rad hin und her, durchmisst dunkle Wälder, um sich bald darauf wieder in einem freundlichen Dorf, zwischen hellen Feldern und grünen Wiesen zu finden. An etlichen Orten, und das macht den speziellen Reiz des Iron Curtain Trails aus, sind

Erinnerungsstücke an das düstere Kapitel des „Kalten Krieges“ und des Eisernen Vorhangs zu sehen.

Abwechslung garantiert

Die Rad-Fahrt selbst ist in mehrfacher Hinsicht abwechslungsreich. Auf den 200 Kilometern überwindet man rund 2.400 Höhenmeter, fährt auf Feld- und Schotterwegen, meist aber auf Asphalt; der „Trail“ ist praktisch mit jeder Art von Rad machbar. Ob Touren- oder Trekkingrad, Mountain- und Gravelbike oder Crosser, alles ist möglich – und natürlich sind auch E-Bikes gern gesehen.

Man kann nun, wie empfohlen, die Tour auf gemütliche sechs Etappen aufteilen, aber natürlich geht es je nach Lust und Kondition auch flotter, und ist letztlich auch abhängig davon, ob man mit einem „normalen“ Tourenrad oder einem E-Bike fährt.

Ganz egal, ob man die ganze Strecke fährt oder nur einzelne Etappen, ob man langsam die Gegend genießt oder die Kilometer sportlich schnell abspult: Es zählt die Fahrt, der Weg, das intensive Erleben. Und zum guten Ende darf man sehr wohl ein bisschen stolz darauf sein, eine nicht ganz alltägliche Reise absolviert zu haben.



Buchen Sie Ihr persönliches Raderlebnis im Waldviertel!
Wir unterstützen Sie bei der Planung und Organisation inklusive Gepäcktransport!

Waldviertel Tourismus
+43 2822 541 09
info@waldviertel.at
www.waldviertel.at

Raderlebnis Iron Curtain Trail

ab 451 €

Inkludierte Leistungen

- Nächtigung inkl. Frühstück
- Gepäcktransport
- Jausenpakete



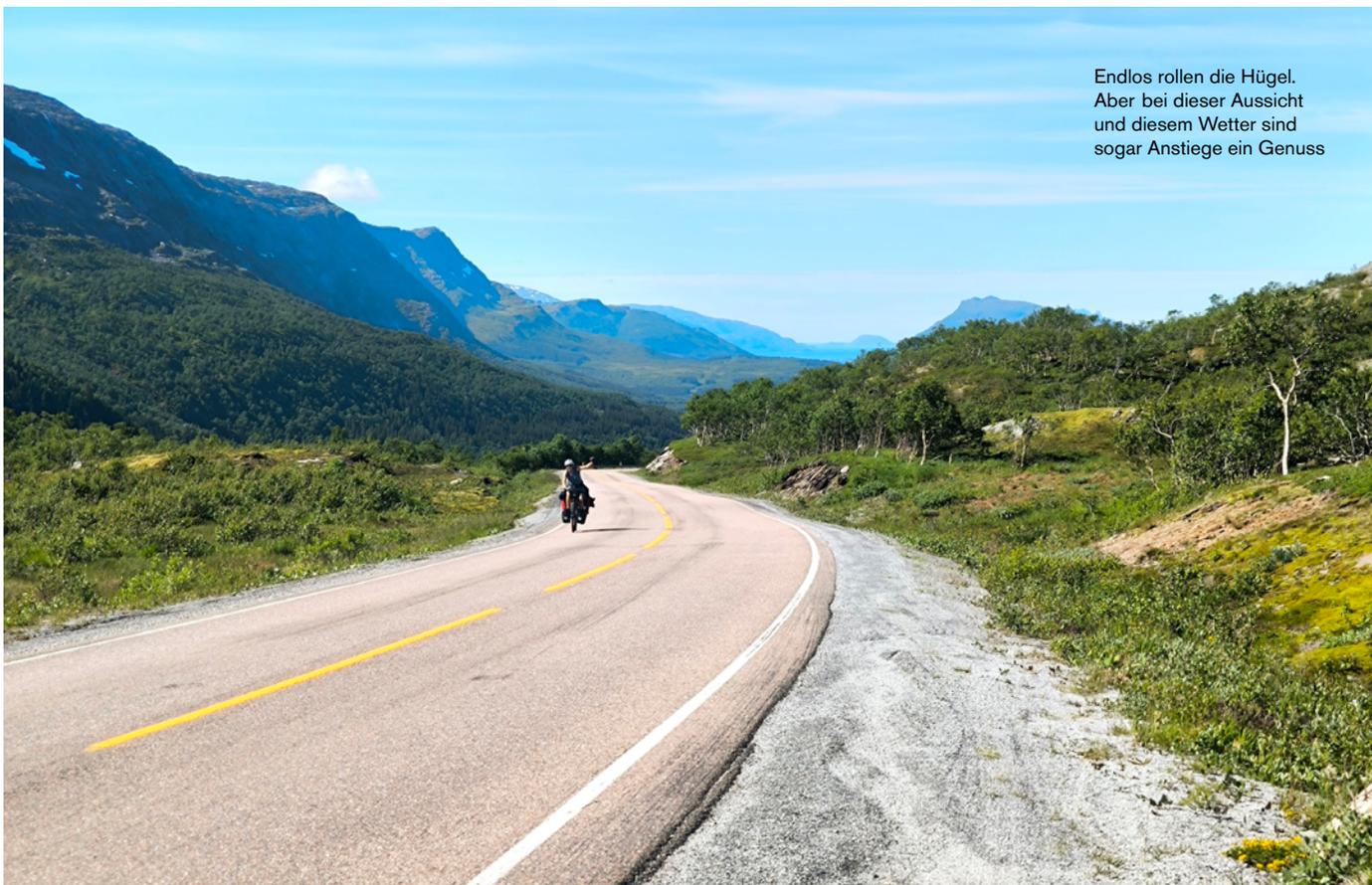
Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

 Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Regionen und Wasserwirtschaft

 **WIR leben Land**
Gemeinsame Agrarpolitik Österreich




Kofinanziert von der
Europäischen Union



Endlos rollend die Hügel.
Aber bei dieser Aussicht
und diesem Wetter sind
sogar Anstiege ein Genuss

Orcas, Fjorde & drei Elche: Ein Traum-Trip auf den Lofoten

Nach dem Masterstress mit dem Rad zur Mitternachtssonne: Marijn Jaarsma und Niko Stratil-Sauer erfüllten sich einen Radreiseträum, den viele träumen, und fuhren sechs Wochen mit dem Rad durch Norwegen

REISEBERICHT & FOTOS: *Niko Stratil-Sauer*

Ich träume von der Mitternachtssonne, tiefen Fjorden, einsamer Wildnis und der endlosen Freiheit am Rad, als um 5:30 Uhr der Wecker läutet: Der Tag der Abfahrt ist da. Aber wirklich wahr fühlt es sich noch nicht an: Gerade erst habe ich meine Masterarbeit abgegeben – aber jetzt bin ich am Weg nach Norwegen. Ich packe ein paar allerletzte Dinge ein und radle zum Bahnhof.

Dort treffe ich meine Reisebegleiterin: Marijn. Sie stammt aus den Niederlanden, wohnt aber wie ich in Linköping. Linköping liegt in Schweden – und von hier aus wollen wir heute aufbrechen, um die norwegische Küste entlangzuradeln: von Trondheim aus – bis zu den Lofoten. Eine genaue Route haben wir nicht geplant. Das Einzige was feststeht ist, dass wir in sechs Wochen in Narvik, hoch oben im Norden Norwegens in den Nachtzug zurück nach Schweden steigen werden.

Doch bevor wir losradeln können, steht uns ein langer Tag bevor: zum Startpunkt unserer Reise, dem kleinen Ort Storlien an der schwedisch-norwegischen Grenze, müssen wir uns von Regionalzug zu Regionalzug hanteln: fünf mal umsteigen, Übernachtung unterwegs inklusive.

Kein Rad am Fernzug

Schwedische Fernzüge nehmen keine Räder mit. Doch die Reise mit den „kleinen“ Zügen klappt gut. Die Zeit vertreiben wir uns voller Vorfreude damit, unsere Pläne durchzugehen. Im Hostel in Östersund gibt es eine süße Überraschung: Jemand hat eine Tafel holländischer Schokolade zurückgelassen. Damit lassen wir den ersten Tag ausklingen.

Früh am nächsten Morgen erwartet uns dann der letzte Zug unserer Anreise. Nach zwei Stunden steigen wir in Storlien aus. Die Bedingungen



Die Reisenden

Marijn Jaarsma (24) kommt aus den Niederlanden. Sie hat eine Hassliebe zur flachen Landschaft daheim und ist für ihr Masterstudium und die Natur nach Schweden gezogen.

Nikolaus Stratil-Sauer (26) kommt aus Wien. Er ist gerne draußen unterwegs. Das Statistics & Machine Learning-Studium zog ihn nach Linköping. Er arbeitet dort an der Uni.



Am unteren Rand der Karte begann die Reise und entstand das Bild rechts oben: bei Storlien, an der norwegisch-schwedischen Grenze. Der erste Elch ließ aber auf sich warten.



↓
Die Zahlen

45
Tage

2026
Kilometer

21.604
Höhenmeter

115:50
Sattel-Stunden

7
Bücher

35
Tage ohne
Sonnenuntergang

3
Elche

0
Patschen

könnten besser nicht sein: Es ist sonnig und kühl – und noch dazu erwartet uns ein Tag mit viel Rückenwind und einer langen Abfahrt hinunter zur norwegischen Küste.

Außerdem haben wir noch ein Ziel: Das DNT-Office. DNT steht für „Den Norske Turistforening“ – und ist in etwa der norwegische Alpenverein. Hier kann man sich einen Schlüssel abholen, mit dem man Zutritt zu einer Vielzahl an Hütten hat. Wir wollen vor allem wild campen, planen die DNT-Hütten aber als Luxus zwischendurch ein. Bei DNT bekommen wir aber auch Tipps für erste Wildcamping-Stellen.

Ich atme auf: Vor der Abfahrt habe ich mir doch Sorgen gemacht, ob es nicht schwer würde, jede Nacht einen guten Zeltplatz zu finden. Doch als wir unsere Zelte in der ersten Nacht an einem schönen, abgeschiedenen Strand aufstellen, wird klar, dass diese Sorgen in Norwegen unbegründet sind.

Die ersten Tage unserer Reise vergehen schnell. Wir finden unseren Rhythmus und lernen Norwegen nach und nach besser kennen. Auf diesem ersten Abschnitt ist die Landschaft noch nicht wirklich spektakulär – aber wir genießen die vielen Seen und die sanften Hügel trotzdem.

Gesellschaft am Eurovelo 1

Nach drei Tagen am Rad erreichen wir im Städtchen Steinkjer die offizielle Route des „EuroVelo 1“-Radweges. Auf diesen Moment haben wir uns gefreut: Bis jetzt hatten wir noch keinen einzigen anderen Radtourer (auch keine Radtourerin) getroffen. Auf dem EuroVelo 1 ändert sich das: Diese Route führt entlang der Küste bis ans Nordkapp: ein mehr als beliebtes Ziel für Radreisende aus der ganzen Welt.

Die nächsten Tage stehen ganz im Zeichen solcher Begegnungen. Die erste Bekanntschaft mit der EuroVelo-Community machen wir in einem kleinen Tankstellen Café an einem verregneten Tag.

Nach und nach trudeln immer mehr Radreisende ein, um sich zu trocknen und mit Pizza zu stärken. Bald ist hier eine coole, fröhliche kleine Gruppe beisammen – und alle plaudern angeregt und immer euphorischer über

→
Rechte Seite: Fjorde, Fjorde, Fjorde (hier auf Senja) – und die vermutlich coolste Art, sie zu erkunden.



unsere Erlebnisse am Rad. Die meisten sind schon länger unterwegs. Aber alle haben viel zu erzählen. Neidisch hören wir zu, wie da die besten Elchsichtungen verglichen werden: Wir hoffen, dass auch wir bald unseren ersten Elch zu Gesicht bekommen werden.

Als der Regen nachlässt, machen wir uns wieder auf. Wir zelten zusammen mit Lisa und Johann aus Deutschland und lassen den Abend mit unserem ersten Lagerfeuer ausklingen.

Unter Gleichgesinnten

Daheim haben Freunde und Familie noch gestaunt, als ich ihnen von meinen Plänen erzählte, sechs Wochen am Rad verbringen zu wollen. Und: nein, nicht jeder hat verstanden, was mich an dieser Idee so faszinierte. Aber hier waren plötzlich Leute, die Monate – mitunter sogar Jahre – am Fahrrad verbringen. Meine Reise fühlt sich im Vergleich zu diesen Abenteuern fast wie ein kurzer Augenblick, eine kleine Spazierfahrt an. So schnell können sich Perspektiven ändern.

In den nächsten Tagen arbeiten wir uns langsam nordwärts in Richtung Lofoten hoch. Wir passieren den

Polarkreis: Die Landschaft wird immer spektakulärer, die Berge höher und die Fjorde tiefer. Nur Elche lassen sich noch immer keine blicken. Dafür überrascht uns ein anderes sympathisch-niedliches Tier: Eines Abends läuft plötzlich ein Fischotter mitten durch unseren Lagerplatz.

Dieser Abend hatte aber noch etwas anderes für uns im Programm: Eine Lektion über norwegisches Wetter. Denn sämtliche Wetterapps sagten einen trockenen Abend voraus, doch als wir zu Abend essen, beginnt es zu schütten.

Für den nächsten Tag ist Regen vorhergesagt. Aber wir wachen – erraten – bei strahlendem Sonnenschein und wolkenlosem Himmel auf. Wir lernen: Wetterprognosen sind Mutmaßungen. Mit Spielraum – und zwar in jede Richtung.

Nach einer Woche erreichen wir Bodø. Hier sticht die Fähre Richtung Lofoten in See. Während wir auf das Boot warten, sehen wir viele bekannte Gesichter aus der letzten Woche wieder. Alle reisten mit eigenem Tempo und im eigenen Rhythmus – und am Ende trifft man sich dann eben doch immer zweimal. Oder noch öfter.

Rad-Reisen 2025

20 Jahre Gruppenreisen: Gemeinsam unterwegs auf spannenden Radabenteuern

www.elitetours.at

REISETITEL / REISEZIEL	TERMIN	PREIS
Ostern an der Adria	Sa 12.04. - Do 17.04.25	1.260,00 €
Genussradeln im Innviertel	Fr 25.04. - So 27.04.25	550,00 €
Kärnten - rund um den Wörthersee	Do 08.05. - So 11.05.25	720,00 €
Faszination Albanien	Do 15.05. - So 25.05.25	2.185,00 €
Südböhmen - Böhmischer Wald	Do 05.06. - Mo 09.06.25	995,00 €
Entdeckung Banat - Rumänien	Di 17.06. - So 22.06.25	1.090,00 €
Radsommer in Cornwall	Fr 04.07. - So 13.07.25	2.990,00 €
Pustertal - Unter den Dolomiten	Di 22.07. - So 27.07.25	1.360,00 €
Märchenhafte Fulda	So 03.08. - Sa 09.08.25	1.390,00 €
Oder II - Von Breslau bis an die Ostsee	Fr 22.08. - So 31.08.25	1.890,00 €
Entlang des Tibers nach Rom	Sa 13.09. - So 21.09.25	1.940,00 €
Serbische Donau - Eisernes Tor	Sa 27.09. - Sa 04.10.25	1.460,00 €
Genussreise ins Vulkanland	Fr 10.10. - So 12.10.25	660,00 €
Slowenische Steiermark – Terme Ptuj	Do 23.10. - So 26.10.25	655,00 €



Geführte Gruppenreisen all Inklusiv

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

weitere Angebote, Tagestouren und wöchentliche Trainingsausfahrten auf unserer Homepage www.elitetours.at/elite-radtours

ELITE TOURS

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



Tunnel-Warnlicht-Schalter für Radfahrende sind schlau, die Platzierung bietet aber Luft nach oben. Doch wenn die Wolken aufreißen, zählt sowieso Anderes.

Inselhopping auf den Lofoten

Auf den Lofoten empfing uns dann ein schier unglaublich wirkendes Postkartenpanorama: Ja, genau so stellt man sich Norwegen vor. Weite Sandstrände, gerahmt von steilen Klippen, an die die wilde, stürmische See anbrandet. Wow! Doch leider sind wir nicht die einzigen, die sich dieses Schauspiel nicht entgehen lassen wollen. Waren die Straßen zuvor meist angenehm leer, ändert sich das nun.

Auf den engen Straßen der Inselgruppe herrscht mitunter Wohnwagen-Stau. Campervans rollen Stoßstange an Stoßstange: Rushhour mit Fjord-Blick. Doch zum Glück gibt es etliche Straßen, die für größere Autos nicht geeignet, aber fürs Rad genau richtig sind. So kann man den (Auto)-Touristenmassen etwas entgehen.

Der erste Elch

Nach ein paar Tagen auf den Lofoten nehmen wir die Fähre, um die nächste Inselgruppe zu erkunden. Auf den Vesterålen haben wir ein besonderes Ziel: Die Guvåghytta wurde zur schönsten DNT-Küstenhütte gewählt und das heißt was in Norwegen! Schon der Weg dorthin lohnt sich: Auf der Insel Hadsel sehen wir – endlich! – unseren ersten Elch. Wir sind immer noch euphorisch und können es zunächst gar nicht glauben, dass das noch mehr geht. Viel mehr!

Aber als wir uns am Abend vor dem Nieselregen in einem Unterstand verstecken, taucht eine Gruppe Orcas im Meer vor uns auf. Neben uns campet ein deutsches Paar. Die beiden hätten die Orcas glatt übersehen. Als Dankeschön fürs Auf-die-Wale-aufmerksam-machen, spendieren sie uns ein zwei Dosen Bier – und gemeinsam beobachten wir, wie die Orcas wieder und

wieder auftauchen: ein einmaliges, ein wunderschönes, ein beeindruckendes Schauspiel.

Mit dem Kanu im Fjord

Am nächsten Tag erreichen wir die Guvåghytta. Und tatsächlich: Sie liegt mehr als malerisch an der Küste. Ein besonderes Highlight hier sind die Kanus, die man sich gratis ausborgen kann. Zum Glück sehen die Orcas uns in den kleinen Booten nicht als lohnenswerten Snack an – und zeigen sich nicht. Also verbringen wir einen wunderbar sonnigen Tag damit, durch den Fjord zu paddeln und es uns auf unserer eigenen kleinen Insel gemütlich zu machen. Wir lesen und plaudern. Und da Marijn und ich gerade das Finale derselben Buchreihe („Realm of the Elderlings“ von Robin Hobb) parallel lesen, gehen uns die Gesprächsthemen auch nicht aus.

Der Fluch von Fjordgård

Das nächste Ziel unserer Reise ist die Insel Senja. Hier freuen wir uns besonders auf einige spektakuläre Wanderungen und Bergpanoramen. Doch leider meint es das Wetter plötzlich gar nicht gut mit uns: es regnet viel und die Sicht ist durch niedrige Wolken und Nebel mehr als eingeschränkt.

Im kleinen Ort Mefjordvær treffen wir Matti aus Deutschland. Er ist von Finnland bis hierher geradelt: Radreisen, erst recht alleine, lernen wir, ist nicht immer nur eitel Wonne und Sonnenschein. Matti erzählt uns, dass er bis jetzt noch nicht viele andere Radreisende getroffen hat. Er ist einsam.

Umso mehr genießt er – und dadurch auch wir – mit etlichen anderen Radreisenden den gemeinsamen, gemütlichen Abend: Am nächsten



Die Bikes

Cube Nuroad EX
Kona Sutra SE

Die Ausrüstung

- je vier Ortlieb Panniers plus
- Rahmen-, Lenker- und Satteltaschen
- Zelte: Nemo Dagger, MSR Hubba Hubba
- Isomatten: Thermarest Neoair Xlite NXT
- Schlafsäcke: Mountain Equipment Firefly, Sea to summit flame II
- Kocher: Trangia

Das Geld

rund **1.300€** pro Kopf, **30€** pro Tag.
Größter Posten: (teure) norwegische Supermärkte
Größter Luxus: ab und zu Pizza

Die An- und Abreise

In Norwegen nehmen Züge, Überlandbusse und Fähren Fahrräder meist mit, Reservieren ist sinnvoll. Oslo, Trondheim und Bodø sind per Bahn gut erreichbar.

FAHRRADTOURISMUS

in Spanien



www.spain.info

Morgen geht es Matti sichtlich besser. Der Abend gab ihm neuen Mut und Motivation für den Rest seiner Reise.

Am nächsten Tag verbringen wir einige Stunden in einem Supermarktcafé im Örtchen Fjordgård: Wir wollen wirklich unbedingt einen Blick auf den Berg Segla werfen. Doch der Nebel ist gnadenlos. Er hängt hartnäckig über der Landschaft – und wir müssen schlussendlich aufgeben – und umdrehen. Da laut Vorhersage das Wetter nicht unbedingt besser werden soll, entscheiden wir uns, in die nächste Stadt – nach Tromsø – zu fahren. Wir sind mittlerweile einen Monat unterwegs. Da hat man eine kleine Pause mehr als verdient.

Die Sonne, die nie untergeht

An vieles, was zuvor unvorstellbar war, haben wir uns in diesem einen Monat auf Tour schon gewöhnt: Die Sonne ist mittlerweile in 20 Nächten nicht untergegangen. Ohne Schlafmaske wäre an Schlaf im Zelt nicht zu denken – und die Taschenlampe hätte ich eigentlich daheim lassen können. In Tromsø nutzen wir dann die Gelegenheit für eine Mitternachtssonnenswanderung. Zu wissen, dass die Sonne nie hinter dem Horizont verschwindet, ist das Eine. Es dann aber mit eigenen Augen zu sehen, etwas ganz Anderes: Sogar mitten in der Nacht ist die Landschaft immer noch in wunderbares goldenes Licht getaucht.

Nach der stärkenden Pause in Tromsø nehmen wir das Schnellboot zurück nach Senja. Langsam wird es Zeit, an die Rückreise zu denken und uns auf den Weg nach Narvik zu machen. Aber davor haben wir auf Senja noch etwas zu erledigen: Das Wetter ist gut und soll laut Prognose so bleiben. Darum wollen wir nach Fjordgård zurückkehren: Wir wollen endlich den Berg Segla sehen. Aber es soll wohl nicht sein: Wieder verbringen wir Stunden im selben Supermarktcafé – weil der unerbittliche Nebel alles ab- und zudeckt. Ist der Berg überhaupt da?

Der Fjordgard-Fluch

Schlussendlich starten wir die Wanderung trotzdem. Vielleicht haben wir ja wirklich Glück – und der Aussichtspunkt liegt oberhalb der Nebelsuppe. Leider: Es will und soll einfach nicht sein. Irgendwo in dieser Suppe steht der Berg Segla. Er soll, heißt es, wunderschön sein. Aber wir bekommen ihn nicht zu Gesicht. Ich nenne das den „Fjordgård-Fluch“ – und ich werde ihn noch länger nicht vergessen.

Senja hat aber noch einiges mehr zu bieten. In den nächsten Tagen erkunden wir den Nationalpark Ånderdalen.

Der liegt etwas abseits der üblichen Touristenrouten – also ist es hier angenehm ruhig. Wir schlafen in einem stylischen Unterstand mit beeindruckender Aussicht auf die weiten Täler und Berge der Insel. Es sind Erfahrungen und Momente wie hier, die mir zeigen, was Norwegen so einzigartig macht: Beeindruckende Natur – aber eben auch eine Infrastruktur, die es ermöglicht, die Natur auch zu erleben. Und zwar auf respektvolle und nachhaltige Art und Weise.

Finale mit mechanischen Problemen

Von Senja geht es dann mit dem Boot weiter zur Insel Hinnøya im Süden. Hier haben wir noch einen letzten Aufenthalt in einer DNT-Hütte geplant. Doch beim letzten Anstieg zur Hütte macht mein Rad plötzlich Probleme. Die Kurbel hält nicht mehr richtig, und ich kann mein linkes Pedal kaum mehr benutzen. Langsam, mühsam und vorsichtig schaffen wir es zwar bis zur Hütte, aber die letzten Etappen kann ich so auf keinen Fall bewältigen. Nach einem Tag Pause mit einer schönen Wanderung – und der besten Elchsichtung der ganzen Reise, machen wir also einen Umweg zum einzigen Fahrradmechaniker der Region. Er montiert eine neue Kurbel – und mein Rad fährt sich wieder einwandfrei. Neben einigen kleineren Problemen mit Marijns Schaltung, war das aber die einzige Panne auf der ganzen Reise: Wir hatten während 40 Tagen und über 2.000 Kilometern nicht einen einzigen Platten!

Das letzte Ziel vor Narvik ist der Polar Park, ein Zoo mit arktischen Tieren. Wir haben zwar etliche in der Wildnis sehen können – aber Bären begegne ich doch lieber mit einem Zaun statt einer Zeltwand zwischen uns.

Bingewatching nach 2.000 Kilometern

Am Tag nach dem Zoobesuch erreichen wir Narvik. Den letzten Tag vor unserer Rückfahrt verbringen wir mit einem „Herr der Ringe-Marathon“. Nach 2.000 Kilometern am Rad darf man auch mal zehn Stunden im Bett liegen und Chips essen. Für die Rückfahrt mit dem Nachtzug schrauben wir unsere Vorderräder ab und wickeln beide Räder zusammen in mein Tarp ein. So passen sie besser ins Abteil und gelten nicht als Fahrräder, die „on bord“ verboten sind.

Und während der Zug langsam zur schwedischen Grenze rollt, genießen wir – bei einer Flasche Wein – ein allerletztes Mal den einmaligen Blick auf einen norwegischen Fjord: Genau jene Aussicht, die die letzten Wochen so beeindruckend gemacht hat.



Übernachtung mit Aussicht: Unterstand im Nationalpark Ånderdalen.



Der Bike-an-Bord-Hack

Der Nachtzug von Narvik nach Stockholm nimmt offiziell keine Fahrräder mit. Wer das Rad etwas zerlegt und einpackt, kommt damit im Privatabteil durch. Vorabbuchung empfohlen! Tickets, (Interrail-) Reservierungen & Infos: www.sj.se/en

Die Fähre

Hurtigruten-Schiffe fahren die gesamte norwegische Küste ab. Sie machen in vielen Häfen Halt – eine Empfehlung für die Rückreise.

Das Flugzeug

Nord-Norwegen ist gut erreichbar – seit kurzem gibt es auch einen Direktflug von Wien auf die Lofoten.

Kommt Urlaubszeit, kommt Rad.

Der kühle Fahrtwind im Haar. Die Schönheit der vorbeiziehenden Landschaft. Nur das eigene Schnaufen stört die grenzenlose Idylle. Klingt verlockend? Dann ab in den Sattel und auf nach Niederösterreich, wo sechs fein kuratierte Rad-Entdeckertouren auf Sie warten. Von charmanten Hotels über traditionelle Wirtshäuser bis hin zu verborgenen Naturschätzen. Radeln Sie los und entdecken Sie einen neuen Lieblingsplatz nach dem anderen!

Rund um Retz wohnt der Wein in idyllischen Häuschen und wartet auf durstige Radfahrer:innen. Die **Sternfahrten rund um Retz** führen wie ein Navi durch malerische Kellergassen und Weingärten.

Der **Ybbstalradweg** lädt entlang von kühlen Flüssen und wilden Bächen zu erfrischenden Pausen und lässt sich außerdem wunderbar mit dem Erlauftalradweg kombinieren. Dazwischen wartet der Lunzer See mit einer Abkühlung.

Zahlreiche Kraftplätze am Wasser findet man auch am **Donauradweg**. Auf der 210 Kilometer langen Etappe von Ybbs bis nach Bratislava laden zahlreiche Heurigen und Weingüter zum Verweilen ein.

Wer Adrenalin, Action und Freiheit sucht, ist auf den **Wexl Trails** perfekt aufgehoben. Doch nicht nur auf den Strecken in den Trailparks und den Panorama Trails kann man Grenzerfahrungen sammeln.

Denn der **Iron Curtain Trail** trainiert nicht nur die Kondition, sondern auch das Geschichtsverständnis. Vorbei an Grenzzäunen und historischen Bunkern erlebt man am Rad die Überreste des Eisernen Vorhangs.

Auch im Wienerwald begegnet man Geschichte hautnah: Auf der **Klöster Kaiser Künstler Tour** radelt man, inspiriert von der Landschaft, von einem Kunst- und Kulturhighlight zum nächsten.

Niederösterreichs Radfahr-Angebot ist so abwechslungsreich wie seine Landschaften – und das nicht nur für Genussradler:innen. Auch Mountainbike-Fans finden in sechs Regionen Bike-Parks, Trailcenter und Routen für alle Levels.

Alle Infos zu den Rad-Entdeckertouren unter niederosterreich.at/entdeckertouren-rad



Planen Sie Ihren Radurlaub oder eine Radtour in Niederösterreich?

Wir helfen gerne weiter:

+43 (0)2742/9000-9000

info@noe.co.at

[visitniederosterreich](https://www.facebook.com/visitniederosterreich)

[visitniederosterreich](https://www.instagram.com/visitniederosterreich)

Jetzt inspirieren lassen!
Unsere Radkarte für
wertvolle Touren-Tipps.



Radkarte kostenlos
bestellen oder
downloaden



Termine

Radlobby Jour Fixes

Wien: 3. April, 19 Uhr,
Amerlinghaus, Stiftgasse 8,
1070 Wien

Viele lokale Radlobby-Gruppen laden zu ihren offenen Arbeitstreffen ein. Alle Termine:
radlobby.at

Ringvorlesung

„Aktive Mobilität“

Mittwochs, 18–20 Uhr
Online und vor Ort: TU Wien,
Hörsaal AEU1-1-BI,
Karlsplatz 13, 1040 Wien

Die TU Wien lädt im Sommersemester zum Vorlesungsbogen über aktive Mobilität.
Online-Infos/Links auf tuwien.at

cyclebee-online-Stammtisch: Radreisen mit Kindern

Mi., 9. April, 18:30 Uhr, online

Beim monatlichen Online-Stammtisch kann man sich über den nächsten Radurlaub austauschen. Ideal zum Vernetzen & zum Erfahrungsaustausch.
Infos und Anmeldung: cyclebee.app/earlybee

ARGUS Bike Festival & RADpaRADE

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

Das ARGUS-Bike Festival findet zum 26. Mal statt. Mit Bike-Trends, Testmöglichkeiten und Shows. Und Sonntagmittag radeln bei der 14. RAD-paRADE Tausende radeln über Ring und Praterstraße
bikefestival.at; radparade.at

Radeln for Future – Gürtel Bike Ride

Fr, 2. Mai, 17 Uhr
Votivpark, 1090 Wien

Der Wiener Gürtel ist eine Hauptverkehrsroute, die ausschließlich für den KfZ-Verkehr effizient und sinnvoll nutzbar ist. „Radeln for Future“ fordert beim „Gürtel Bike Ride“ einen Radschnellweg entlang des gesamten Gürtels.

Alle Infos: radelnforfuture.at

Radsternfahrt zum Fest der Begegnung in Mojstrana

Sa, 10. Mai, 9:30–15:30 Uhr
Treffpunkt: Bauernmarkt Faak

Am 10. Mai findet in Kärnten, Slowenien und Italien erstmals eine Radsternfahrt zum „Fest der Begegnung in Mojstrana“ (SLO) statt. Die Drei-Länder-Tour führt vom Faaker See über Thörl-Maglern und Tarvis zum Bergsteigermuseum in Mojstrana. Rückreise per Bus: Anmeldung unter urlaub@faakersee.at unbedingt erforderlich.
radlobby.at/kaernten

Radlobby ARGUS Wien – Generalversammlung 2025

Fr, 23. Mai, 18 Uhr
Amerlinghaus, Stiftgasse 8,
1070 Wien

Die Radlobby ARGUS Wien lädt alle Mitglieder auch heuer wieder herzlich zu ihrer Generalversammlung ein. Informationen und die Tagesordnung gibt es unter:

radlobby.at/argus/gv2025

6. Wolkersdorfer RADpaRADE

Sa, 24. Mai, 10 Uhr
Treffpunkt: Hauptplatz
Wolkersdorf

Wer radfahren kann, ist herzlich eingeladen, am 24. Mai eine gemeinsame Rundfahrt durch Wolkersdorf und Obersdorf zu machen – als Zeichen für klimafreundliche Mobilität. Ziel der etwa einstündigen Fahrt ist der Schlossplatz Wolkersdorf.
radlobby.at/noe

Velo-city Gdansk: Energizing Solidarity

10.–13. Juni, Danzig

Die „Velo-city“ ist der größte Radgipfel der Welt. Er wird jährlich von der European Cyclists' Federation (ECF) ausgerichtet. Heuer lädt die ECF Entscheidungsträger*innen, Planer*innen und Radaktivist*innen nach Danzig (Gdansk) in Polen, um sich auszutauschen und die Zukunft des Radfahrens zu gestalten.
velo-city-conference.com

Anzeigen

Radlobby-Versicherungstipps

Wir empfehlen den Abschluss einer **Diebstahlversicherung inkl. Pannenhilfe und Verschleißschutz.**

Ebenso empfehlen wir für Reisen den Abschluss einer **Reiseversicherung.**

Weitere Infos
siehe Website
radlobby.at/versicherungen



Wie fahrradfreundlich ist Ihr Betrieb?



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

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

Finden Sie es heraus auf: cfe-zertifizierung.at



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM
FAHRRADFREUNDLICHEN
BETRIEB



Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provaznik

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



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



RADPLATZ

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



CITYBIKER.AT

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



IG-Fahrrad Shop

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



Der Bergspezi GmbH

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



Mistelbiker e.U.

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



Werkstatt für Mikromobilität

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



Enzovelo

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



MOUNTAINBIKER.AT

Stadtbahnbögen 145-150
Währinger Gürtel Ecke
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



HeckAntrieb GmbH

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



Radlheim-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

FAHRRAD-ECK

Reparatur und Verkauf
Gräffergasse 1
1170 Wien
Tel.: 01/489 08 72
service@fahrrad-eck.at
fahrrad-eck.at



Fahrräder TRAPPL

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

RAD & TAT

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



NXT CargoBikes

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



2rad-shop GERHARDT GmbH

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



Bike+More

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



e-Motion e-Bike+Dreirad Welt Wien

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



Wienerwaldbiker.at

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



Bikeshop Kreuzer

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



Brückl

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



ZUM ROSTIGEN ESEL

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



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



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



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

Energie-Events
Webinare, Seminare,
Veranstaltungstechnik
Lukas Pawek,
1020 Wien
lukas@energie-events.at
energie-events.at



CAP-Kindersicherheit GmbH
Radworkshops und Events
Währinger Straße 200/2
1180 Wien
Tel.: 0699/101 130 44
office@cap-kindersicherheit.info
radworkshop.info



Trieb! – Dein Schuhmacher

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



BIKELEASING.AT

Mehr als Dienstrad
Grabenweg 68
6020 Innsbruck
Tel.: 0512 / 219 32 – 100
info@bikeleasing.at
bikeleasing.at



Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

42. Jahrgang / Heft 1

Erscheinungsdatum
27. März 2025

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
Tom Rottenberg
chefredakteur@drahtesel.
or.at

Cover
Gus Scott
www.gusscottillustration.
co.uk
© gusscottillustration

Mitarbeit
Daniela Bernold
Walter Bradler
Klaus Brixler
Valentin Eisendle
Andrzej Felczak
Anne Feldkamp
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
Niko Stratil-Sauer

Kolumnen
Clara „Orca“ Felis
Reinhold Seitl

Fotograf*innen
David Moser
Zoe Opratko

Art Direktion
Anna Hazod
Isabella Schlagintweit
hazodschlagintweit.com

Bildbearbeitung
Anna Hazod

Anzeigen
Hannes Friedrich
hannes.friedrich@radlobby.at

Illustrationen
Daniela Bernold
Miguel Ángel Camprubí
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

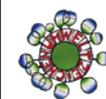
Leserbriefe sind herzlich
willkommen, Kürzungen
können nicht ausgeschlos-
sen werden.
Zur Veröffentlichung ist die
Angabe des vollen Namens
und der Postleitzahl
notwendig. Namentlich ge-
kennzeichnete Artikel müs-
sen nicht mit der Meinung
der **DRAHTESEL**-Redaktion
übereinstimmen.

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



DE 4/2024

Liebes DRAHTESEL Team,
im letzten DRAHTESEL war ein Leser-brief zum Thema Tandemfahren abgedruckt. Er spricht mir aus der Seele: wäre das Thema „Tandem“ nicht einen Artikel wert?

Ich könnte mir eine Art „Ode an das Tandem“ vorstellen: Ich besitze 2 unterschiedliche Tandem-Fahrräder, mit denen wir auch schon Reisen unternommen haben. Zuletzt mit Kleinkind und Anhänger. Die sehbehinderte Schwiegermutter fährt mit mir am Tandem durch den Stadtverkehr, ich könnte Vorteile (und Nachteile) dieser Mobilitätsform aufzeigen. Auch Zugerfahrten haben wir gesammelt ...

Jörg Ofner, Graz

Zum Thema „Handy vs. Fahrradnavi“

In einer älteren Ausgabe des DRAHTESELS stand „Smartphones alleine sind als Navigationsgeräte auf Radreisen ... kein brauchbarer Ersatz für GPS Fahrradcomputer. Das Display ist am hellen Tag schlecht ablesbar und schaltet sich bei Sonneneinstrahlung wegen zu hoher Temperatur ab.“

Mit dem „richtigen“ Handy kann ich dieser Aussage guten Gewissens widersprechen: heute ist das Display selbst bei direkter Sonneneinstrahlung und mit Sonnenbrille gut ablesbar und hat sich auch nach einer Achsstunden Radtour (Stromversorgung über Powerbank) im Sommer bei über 30 Grad nicht ausgeschaltet.

Zur Navigation nutze ich inzwischen LocusMap, weil ich mit dieser App einen Fahrradcomputer konfigurieren kann. Mit Kartendarstellung,

Geschwindigkeit, Steigung, Trittfrequenz, Herzfrequenz und Garmin Radar. ...so ist das Handy in Sachen Flexibilität überlegen. Wo ein Radcomputer besser ist: Akkukapazität – ein Handy hält mit BT, GPS, mobilen Daten und ständig aktivem Display keine drei Stunden durch.

Wer ein Handy als Navi am Rad nutzen möchte, sollte sich informieren und eventuell ein paar Euro mehr in die Hand nehmen. Auch die „richtige“ App ist wichtig: Ich habe viel experimentiert, bis ich „mein“ Setup gefunden habe.

Vielleicht wäre ein Test eine Idee?

Oliver Zoffi, Vösendorf

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



Reinhold Seidl
ist Mediendesigner
und Journalist in Wien.

Reflektor Vergessen

Wir erkannten einander, an der Bim-Haltestelle stehend, nicht gleich. Kein Wunder. Das letzte Zusammentreffen lag 50 Jahre zurück. Damals waren wir gleich nach der Matura nach einem spontanen Beschluss zu einer Radtour durch ganz Österreich aufgebrochen, mit schmalem Gepäck und ebensolcher Geldbörse, einer Österreich-Landkarte und voller Neugier, was uns erwarten würde.

Es wurden damals erlebnisreiche Wochen, die wir uns nun mit steigender Begeisterung in Erinnerung riefen. Die eine und andere Straßenbahn ließen wir fahren, bis wir endlich in einem Schanigarten landeten und unzählige Einzelheiten aus diesen längst vergangenen Zeiten austauschten.

Die abenteuerlichen Übernachtungen, die dürftige Ernährung, die sportlichen Höhepunkte und vereinzelt Einbrüche, die technischen Probleme und wie wir sie lösten, und vor allem die wunderbaren, vielfältigen Landschaften, durch die wir radelten. Die Bilder der Vergangenheit stiegen lebendig in uns auf.

Von dieser unserer Österreich-Rundfahrt existieren im Internet keine hochgeladenen Strecken- und Leistungsdaten eines Radcomputers

und kein einziges Foto. Badeszenen im eiskalten Traunsee, meterhohe Schneewände auf der Glocknerstraße, Erschöpfung am Packsattel, Kühlen brennheißer Felgen, Reifen flicken, übernachten in Bauhütten, atemberaubende Gegenden, aufregende Schönheiten, wo man noch gerne länger geblieben wäre... Erfahrungen nur in uns und sonst nirgendwo...

Wenn heute vom gläsernen Menschen gesprochen wird, dessen digitalisierte Daten alle in riesigen Cloud-Speichern abrufbar liegen, dann vergisst man, dass es ein Leben vor der Erfindung des Internets und des Smartphones gegeben hat. Die spärlichen Zeugnisse aus diesen Zeiten existieren auf analogen Medien, die durch Computer nicht direkt zu verarbeiten und nur wenigen Menschen zugänglich sind.

Korrelationen, Analysen, Schlüsse, die aus Daten dieser monströsen Server stammen, und schließlich Recherchen und Kreationen der künstlichen Intelligenzen (KI) haben einen fundamentalen Fehler: sie haben ein sehr kurzes „Gedächtnis“. Vom Erfahrungsschatz aus älteren Zeiten ist darin wenig zu finden, und die Weisheit vergangener Generationen findet sich nur in den Menschen selbst und sonst nirgendwo.



woom.com



Kleines Rad. Große Liebe.

Stell dir vor, du möchtest das perfekte Rad für dein eigenes Kind bauen. Eins, mit dem das Radfahrenlernen so einfach ist und so viel Spaß macht, dass dein Kind gar nicht mehr absteigen möchte. **Das ist das woom GO.**

enjoy the ride



RADPARADE

SONNTAG

13. April 2025

14. Wiener RADpaRADE

11.00 Uhr
12.00 Uhr

Treffpunkt vor dem Burgtheater
Abfahrt zur Rundfahrt durch Wien
Wir setzen (uns) aufs Rad!

mit Unterstützung von



radparade.at