

Das neue Nibelungenlied
Linz ist doch lieber Auto-
als Menschenstadt
Seite 16

Radeln wie vorgestern
Falter-Chef Florian Klenk
über den Gürtel „rad“weg
Seite 25

Kunst am Cover
Ein Preis für unsere
Coverillustrationen
Seite 40

42. Jahrgang / Ausgabe 2 / 2025



Das Magazin
der Radlobby

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



Essen auf Rädern

Von der großen Kunst,
mit kleinem Gepäck
groß aufzukochen

Bis zu
39%
Ersparnis
gegenüber Barkauf

B

NICE ZUM PREIS

Mehr als Dienstrad. Günstig leasen bei

BIKELEASING.AT



Liebe Leserin, lieber Leser! Editorial

Mögen Sie Fechten? Ich schon. Ich habe zwar keine Ahnung von Florett und Degen, aber Dynamik, Präzision und Eleganz des Sportfechtens faszinieren mich ebenso wie die Chancen- und Waffengleichheit im Wettkampf: Geschützt tritt man einander gegenüber. Ficht nach klaren Regeln mit formvollendeten, schnellen Bewegungen – bis es einen Treffer gibt: „Touché!“.

„Touché“ klingt elegant, fair und ritterlich. Denn „touché“ ist kein Übergriff. Es kommt nicht aus dem Nichts. Sport ist nicht böse: Man will siegen, nicht vernichten. „Touché“ sagt im Diskurs, wer den Punkt des Gegners anerkennt. „Touché“ ist der verletzungsfreie Treffer. Denn „toucher“ heißt „berühren“: Knapp mehr als Streifen, nicht einmal ein Schubser. „Toucher“ kann passieren: „tschuldigung“ – fertig.

Umso heftiger traf mich Anfang Mai daher eine Unfallmeldung der Landespolizeidirektion Niederösterreich. Viele Online-Medien übernahmen sie wörtlich. Es ging um einen Fahrradunfall. „Ein bislang unbekanntes Fahrzeug soll die Radfahlerin touchiert haben,“ stand da. „Touchiert.“ Wörtlich. Bloß hatte das nichts mit „fair“, „folgenlos“ oder „Waffengleichheit“ zu tun. Es kam (ziemlich sicher) von hinten und war kein „Schubser“: Die Wucht des Zusammenstoßes katapultierte die 31-Jährige bis in ein Feld. Der Unfalllenker beging Fahrerflucht – die Frau starb vor Ort. In der amtlichen Aussendung steht „touchiert“.

Wäre so ein Wording Absicht, wäre es schlimmer. Doch was hier geschah, ist schlimmer als Absicht: Routine, Eile und Gedankenlosigkeit lassen solche Unfallmeldungen locker aus den Fingern „flutschen“. Niemand denkt sich etwas dabei: „Framing“ und „Narrativ“ entsprechen aber einem Muster.

Unfälle „ereignen“ sich dann nämlich. Sind also Schicksal. Wie Erdbeben. Jemand „verlor die Kontrolle über das Fahrzeug“: Trotz hartem Kampf obsiegte demnach ein übermächtiger Gegner. „Widrige Verhältnisse“ wie Schnee oder Dunkelheit treten unerwartet-plötzlich auf: Straßenbocken wie Wildpferde. Wer da nicht „von der Fahrbahn abkam“, hatte wohl übermenschliche Fähigkeiten.

Ein Radfahrer „rammt“ die „sich öffnende Autotür“. Das „Sich“ besagt: Ohne menschliches Zutun. „Rammt“ ist hingegen kraftvoll-aktiv. Aktiv heißt: Man hat es selbst in der Hand. Passiv ist hingegen die „Leidensform“: Unabwendbar, zu erdulden.

Nennen Sie mich kleinlich. Aber: Das nahezu lyrische „die Frau musste ihr Leben lassen“ der NÖN erzählt die Geschichte anders als die nüchternen Fakten: „Die Frau wurde niedergefahren, in ein Feld geschleudert und ohne Hilfe zurückgelassen. Sie starb an der Unfallstelle“. Dieses Bild ist unerträglich. Auch für die Diensthabenden in Polizei-Pressestellen.

Also steht da „touchiert“. Und darüber müssen wir reden. Eben *weil* niemand mit böser Absicht so schreibt.



Tom Rottenberg

Kam über das Radfahren zum Journalismus: Er war in den 1990ern einer der ersten zehn Fahrradboten in Wien, erkannte aber rasch, dass ihm das Über-Fahrradboten-Erzählen mehr Spaß machte als das Botenfahrer-Dasein.

Mitarbeiter*innen in diesem Heft



Leo & Daniela Bernold

Daniela Bernold illustriert für den DRAHTESEL. Sie zeichnet auch für unsere sympathischste Seite verantwortlich: das „Drahteselchen“ – für Kinder jeden Alters. Logisch, dass ein Kinder-E-Bike da von ihrem Sohn Leo getestet wird.



Isabella Schlagintweit

Das Unfaire am Zeitungsmachen: Solange alles glatt läuft, bemerkt niemand, wie viel Arbeit, Liebe und Hirnschmalz dafür in Layout & Produktion investiert werden müssen. Höchste Zeit also, Isabella Schlagintweit vor den Vorhang zu holen.



Dasha Zaichanka

Qualität und Konzept der DRAHTESEL-Cover-Illustrationen wurden gerade prämiert (S. 40). Illustrator*innen aus aller Welt bewerben sich, einmal unsere „Einser“ gestalten zu dürfen. Diesmal ist Dasha Zaichanka dran – und: Wir lieben ihren Stil.

Inhalt

Politik

- 6 Sparbudget versus Verkehrswende**
Kann Österreich sich Radverkehrsförderung noch leisten?
- 9 Bikeleasing – der Megatrend**
Schon jedes dritte Rad ist nicht gekauft, sondern geleast
- 12 War da mal Radau in der Au?**
Lobau: klare Regeln und neue Schilder zur Konfliktvermeidung

Infrastruktur

- 14 Plus / Minus**
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand
- 16 Das Nibelungen(brücken)lied: Oper ohne Happy End**
Wie Linz in Sachen Radverkehr gerade vieles falsch macht
- 18 Achtung, Döring-Zone!**
Ein neues Dashboard hilft Kommunen, Radrouten zu optimieren

Lebensstil und Literad(t)ur

- 21 How to: Transparente Lieferketten sind unbequem**
Ja, Radfahren ist „sauber“. Aber wie sauber ist das Rad?
- 24 Orcas Kettenbriefe**
Über Bewegung. Draußen, drinnen? Immer!
- 24 Omo Lisboa's Bike-Buchtipps**
Lesenswertes – frisch vom Büchertisch
- 25 Freilauf: Florian Klenk über den Gürtelradweg**
Ein recht wütender Gastkommentar des Falter-Chefredakteurs

Produkte & Technik

- 28 Nicht mehr wehrlos: Garmins Bike-Dashboard-Cam**
Was das „Varia Vue“ dokumentiert, hilft – legal – bei Anzeigen
- 29 Graveln mit dem Faltrad**
Brompton oder Vello? Vier Tester*innen gingen aufs Ganze

Tour & Reise

- 34 Eine unterschätzte steirische Berg- und Flussradroute**
In zwei Tagen von Mürzzuschlag nach Selzthal
- 35 Nicht nur für, sondern vom Bikepacking leben**
Business- und Reisetipps der Bike-Fluencer „Saddle Stories“

Community

- 40 Ein Design-Preis für den DRAHTESEL**
Die DRAHTESEL-Cover-Illus sind Kult – und preisgekrönt
- 42 Bremsen – aber richtig**
Weltmeister Roland Königshofer hält Technik-Workshops ab
- 44 „Mama, kauf mir das E-Bike!“**
Ein Achtjähriger testet das Kinder-E-Bike von Woom



- 22 Bikekitchen**
Auf Radreisen ist gutes Essen mindestens so wichtig wie im Alltag. Aber weil Kochgeschirr und Proviant Ballast sind, ist smartes Kochen am Rad ein echter Gamechanger.

Standards & Kolumnen

Recht

Radlobby-Anwalt Johannes Pepelnik über das E-Bike-Helm-Urteil des OGH
Seite 19

Brief aus Böhmen

Gudrun Schöllhammer berichtet vom Radfahren im Land der Radler
Seite 34

Forum

Was Leser*innen denken, sagen und schreiben, ist uns gar nicht Powidl
Seite 46



Drahteselchen

Die DRAHTESEL-Mitmach-Seite für Kinder (jeden Alters)
Seite 47

Impressum: Seite 27

Bau Radwege – und sprich darüber!

Leitartikel

Im März meldete die Mobilitätsagentur Wien für 2024 ein Allzeithoch beim Radverkehr: Elf Prozent der Alltagswege wurden mit Fahrrad zurückgelegt. Wir finden das super! Denn ein zentrales Ziel der Radlobby ist ja, möglichst viele Menschen zum Radfahren zu bringen.

Das ist kein Selbstzweck: Wir sehen das Fahrrad als praktisches, gesundes und klimaverträgliches Verkehrsmittel. Außerdem fördert Radfahren die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt und am Land. Plus: Es macht vielen Freude.

Unverzichtbar dafür ist ein flächendeckendes, hochwertiges Radwegenetz mit breiten, durchgängigen Direkt-Verbindungen mit wenig bis keinem Autoverkehr. Ampeln sollten radfreundliche kurze Wartezeiten haben.

Neue, gute Radverkehrsanlagen gibt es in Wien einige. Aber lokales Wege-Stückwerk ist zu wenig: Es geht um ein dichtes, durchgängig befahrbares Wegenetz.

Wiens Radverkehrsprojekte haben aber auch „Kollateralnutzen“: Meist begleiten sie Baumpflanzungen. Oder Asphaltflächen werden durch Pflastersteine ersetzt. Dadurch heizt sich die Stadt im Sommer weniger auf. Plus: Radwege bedeuten immer eine lokale Verkehrsberuhigung – und die verbessert die regionale Lebensqualität spürbar. Dadurch steigt wiederum die Akzeptanz derartiger Maßnahmenpakete. Und ohne die ist es politisch schwierig, Autoparkplätze umzugestalten. Letzteres ist aber für all dies – also Klima-Maßnahmen, Entsiegelung, Begrünung, Radwege – unverzichtbar: Man braucht dafür Platz – und Platz kann man nicht erfinden. Er ist zwar vorhanden – aber eben zugeparkt.

Wer auf diesem Weg die Lebensqualität der Stadt erhöhen will, kommt daher um intensives und proaktives Kommunizieren nicht herum: Wie

sonst sollen Erwartungen geweckt und Lust auf die insgesamt lebenswertere Stadt gemacht werden?

Die „Mobilitätsagentur“ tut das. Sie erklärt und zeigt Projekte schon zu Beginn der Planungsphase. Möglichst so verständlich und niederschwellig, dass man weder Fachwissen noch detaillierte Ortskenntnisse braucht, um die Konzepte und Ideen zu verstehen. Mindestens ebenso wichtig: der „Startschuss“, sobald die neuen Radwege – samt ihrer stadtgestalterischen „Begleitmusik“ – bereit sind, benutzt und erlebt zu werden.

Auch die Radlobby trägt da ihren Teil bei: Im DRAHTESEL, per Newsletter, im Web und auf Social Media. Aber auch durch die Unterstützung spannender Projekte auf YouTube – etwa „Plepe's Cycling Adventures“: Auf diesem Channel fährt Stephan Bösch-Plepelits Radrouten ab – und analysiert die Strecken.

Positives zu loben, Gutes gut zu nennen, ist weder Schönfärberei noch Anbiederung an die Stadt: Ja, im Wiener Radverkehrsnetz finden sich immer noch immens viele – höflich formuliert – „verbesserungswürdige“ Stellen. Man muss nicht lange suchen, um zu erkennen: Da gibt es enorm viel Luft nach oben. Und keine Frage: Das gehört aufgezeigt. Damit es – hoffentlich rasch – anders wird.

Aber um Druck und Akzeptanz für solche Forderungen zu schaffen, müssen möglichst viele Menschen Radfahren. Das tun sie aber nur, wenn sie wissen, wie viele gut, sicher und komfortabel zu befahrende Radverbindungen es schon gibt. Und wenn sie hören, sehen und spüren, dass es immer mehr solcher Strecken gibt: Das macht Mut zum und Lust aufs Rad. Gerade als kritische Pro-Rad-Organisation dürfen wir das nicht übersehen. Denn: Sudern allein bringt niemanden, der nicht schon fährt, aufs Rad.



Andrzej Felczak
Vorsitzender von
Radlobby ARGUS und
Radlobby Österreich

Weitere Infos und
Anmeldung zum Newsletter
auf www.drahtesel.or.at





Sparbudget und Verkehrswende: Geht das?



Im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur für den „Masterplan Radfahren“ zuständig: Martin Eder

Die Bundesregierung will sowohl sparen als auch die Verkehrswende. Martin Eder von der Bundesradverkehrskoordination erklärt, wie sich das ausgehen soll.

FRAGEN: Tom Rottenberg

DRAHTESEL Herr Eder, Sie sind unter anderem für den „Masterplan Radfahren“ zuständig. Welchen Stellenwert hat Radfahren in der Bundespolitik?

Martin Eder Die Bundesregierung bekennt sich klar zur Klimaneutralität bis 2040. Wir wissen, dass Klimaneutralität alleine durch einen Wechsel von fossilen zu elektrischen Kraftfahrzeugen nicht erreicht werden kann. Daher wird die Radverkehrsförderung weiterhin ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende sein. Das zeigt auch das Radverkehrsziel von 14 Prozent im Regierungsprogramm.

14 Prozent klingen fein, brauchen aber Investitionen. Passen die mit Sparvorhaben und Rezessionsszenarien zusammen?

Alle Themenbereiche werden ihren Beitrag zur Budgetsanierung leisten müssen. Die konkreten Einsparerfordernisse für den Radverkehr werden wir nach dem Budgetbeschluss im Nationalrat kennen und demgemäß Schwerpunkte für die nächsten Jahre erarbeiten. Österreich hat ein sicheres Radverkehrsnetz von 18.700 Kilometern. Die kostengünstigste Maßnahme für den Ausbau des sicheren Radverkehrsnetzes hat jede Gemeinde selber in der Hand: Flächendeckend im Ortsgebiet. Von Bregenz bis Neufeld an der Leitha haben das schon viele umgesetzt. Es ist nicht immer nur Geld alleine, das erfolgreiche Radverkehrspolitik ausmacht.

Radfahrende sind Leid gewohnt: Muss gespart werden, ist hier Streichen einfach. Erkennen Sie da einen Paradigmenwechsel?

Schon jetzt sind in Österreich 2,1 Millionen Menschen mehrmals pro Woche mit dem Rad unterwegs. Kluge Verkehrspolitik ignoriert die Bedürfnisse eines großen Bevölkerungsteils nicht. Zusätzlich ist Radverkehrsförderung kosteneffizient und ein volkswirtschaftliches „Perpetuum mobile“. Jeder investierte Euro bringt einen volkswirtschaftlichen Nutzen von bis zu fünf Euro. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern können daher mit relativ wenig Geld viele Ziele – von Gesundheit, Staureduktion über Klimaschutz – erreicht werden. Auch in Zeiten der Budgetsanierung können wir viel weiterbringen, damit mehr Menschen in Österreich öfter mit dem Rad fahren.

Top

Vorarlberg: Jedes vierte Kind radelt zur Schule

Vorarlberg zeigt, was geht: Laut dem „Aktive Mobilität 2024“-Bericht des Bundesministeriums für (unter anderem) Mobilität, fahren in Österreich mittlerweile 16 Prozent der Unter-16-jährigen mit dem Rad zur Schule. Spitzenreiter ist Vorarlberg mit 26 Prozent, gefolgt von Salzburg und dem Burgenland (je 21 Prozent). Schlusslichter sind Oberösterreich (13) und die Steiermark (zehn Prozent). Zum Vergleich: In den Niederlanden radeln mehr als die Hälfte, in Dänemark 44 Prozent der Kinder zur Schule.

Flop

Österreich: Klimaticket wird um 200 Euro teurer

Im Zuge der aktuellen Budget-Sparmaßnahmen verteuert die Bundesregierung das Klimaticket um 200 Euro und streicht das Gratis-Klimaticket für 18-Jährige zur Gänze: So schießt man sich am Weg zur Verkehrswende selbst ins Knie, befanden – sinngemäß – so gut wie alle mit nachhaltiger Mobilität befassten Organisationen und Initiativen in Österreich. Vergebens: Alle Wortmeldungen und Hinweise, dass eine „Sparmaßnahme“ zulasten der Attraktivität und vor allem Leistbarkeit umweltfreundlicher Mobilität klima- und verkehrspolitisch mehr kostet als sie bringt, verhallen ungehört.

18.566

So viele Räder wurden laut Innenministerium 2024 in Österreich gestohlen: zehn Prozent mehr als 2023. Ob das ein Ausreißer oder eine Trendumkehr ist, wird sich erst zeigen: Seit 2014 (28.274 Anzeigen) waren die Diebstähle rückläufig. Am meisten gestohlen wird in den Landeshauptstädten, die höchste Klau-Quote hat Linz.

Foto: Martin Eder



In deinem Tempo durch deine Stadt.

Top-Kondition zu Top-Konditionen.
Du kannst alles erreichen!

Immer in Bewegung: Ein Abo von WienMobil Rad

bringt dich jeden Tag fit und flexibel ans Ziel.





BERLIN
Erste „Senior Mass“ an der Spree

Zahlreiche Berliner Umwelt-, Klima und Verkehrsinitiativen, allen voran die „Omas for Future“ baten Ende Mai in Berlin zur ersten „Senior Mass“. Man wollte darauf hinweisen, dass auch Ältere autoslos mobil sein und bleiben können, wenn die Rahmenbedingungen passen. Dazu zählen etwa breite und sichere Radwege: Dass die Parameter ident mit jenen kinderfreundlicher Radinfrastruktur ist, ist alles andere als Zufall.

Blick in die Welt

DEUTSCHLAND
„Aus“ für die Radverkehrsbeauftragte

Gleich in ihrer ersten Kabinettsitzung im Mai hat die neue deutsche Bundesregierung die Position der Radverkehrsbeauftragten gestrichen. Diese Funktion hatte seit 2018 Karola Lambeck inne. Lambeck rief in ihrer Funktion unter anderem den „Nationalen Radverkehrsplan“ ins Leben und gab dem Radfahren eine bundesweit nicht zu überhörenden verkehrspolitische Stimme. Offiziell sind sämtliche Rad-Agenden nun „Chefsache“ und ressortieren direkt beim – unter anderem – für Verkehr und Mobilität zuständigen Bundesminister Patrick Schnieder (CDU). Caroline Lodemann, die Bundesgeschäftsführerin des „Allgemeinen deutschen Fahrrad-Clubs“ (ADFC e. V.) stimmt das pessimistisch: „Das ‚Aus‘ für die Radverkehrsbeauftragte ist ein herber Verlust für die deutsche Fahrradpolitik.“

ONLINEHANDEL
Warnung vor Fake-Bikeshops

„If it sounds too good to be true, it probably isn't.“ Das gilt nicht nur für vermeintliche Millionen-Erbschaften aus Nigeria: Auch im Online-Fahrradhandel tauchen gerade wieder Fake-Shops auf. So warnt die Verbraucherzentrale Niedersachsen derzeit vor „Fahrrad-Discount24.de“: Der Name ähnelt einem seriösen Händler, die günstigen Preise sind gerade noch plausibel – und auch auf den zweiten Blick (etwa aufs – gefälschte – Impressum) ist nicht sofort klar, was hier gespielt wird. Derartige Fake-Radläden, so die Verbraucherschützer, poppen seit Frühjahrsbeginn verstärkt und unter rasch wechselnden Namen im Netz auf. Wer online bei unbekannten Läden einkaufen will, sollte deshalb davor eine Fake-Shop-Finder-Seite besuchen.
www.verbraucherzentrale.de

FRANKREICH
Paris: Weitere 500 autofreie Straßen

Mut kann man nicht kaufen – aber wenn man ihn hat, wird er belohnt. Anne Hidalgo, die – wohlgerne: sozialdemokratische – Bürgermeisterin von Paris zeigt das, wieder einmal, vor: Sie fragte ihre Bürger*innen Ende März, ob sie in jedem Stadtviertel „Rues Jardins“, also autofreie Gartenstraßen haben wollen – und zwei Drittel der Stimmberechtigten sagten „oui“. Also werden in der von zwei Millionen Menschen bewohnten Kernstadt nun 500 Straßen von (abgestellten) Autos befreit. Das „kostet“ 10.000 Oberflächenparkplätze: „Végétalisation“ bedeutet, dass eine Fahrspur erhalten bleibt, die aber von Grün- und Aufenthaltsflächen flankiert ist. Die Auswirkungen auf die Umgebung sind messbar: Jede Wohn-„Gartenstraße“ beruhigt den Verkehr in mindestens sechs anderen Straßen ringsum signifikant.

LONDON
London: Rad-Zahlen seit 2022 explodiert

Die Zahl der Radfahrenden in der britischen Hauptstadt ist seit 2022 um fast 50 Prozent angestiegen. Wurden im historischen Zentrum, der „Square Mile“ mit dem Finanz- und Bankenzentrum, 2022 täglich 89.000 Personen am Rad gezählt, waren es 2024 knapp 140.000 pro Tag. Nach Angaben der Stadtverwaltung sind in der Londoner City tagsüber mittlerweile doppelt so viele Fahrräder wie Autos unterwegs – nach aktuellen Zählungen ist derzeit jedes sechste Rad in der Innenstadt ein kurzfristig genutztes Leihrad von Anbietern wie „Lime“ oder „Forest“. Das und die rigiden (Auto)-Einfahrtbeschränkungen in die City bewirkten eine signifikante Verbesserung der Luftqualität. Außerhalb der City ist der Radverkehrsanteil in London seit 2022 um zwölf Prozent angestiegen.

Foto: ADFC Berlin/Mechthild Lütze

Mit dem Dienstrad ins Büro – und auf die Schotterpiste

Das geleaste Dienstrad gewinnt immer mehr an Bedeutung und ermöglicht vielen darüber hinaus ein leistbares Traumrad



BERICHT: Valentin Eisendele

Gutes Rad ist teuer. Immer mehr Menschen stellen immer höhere Ansprüche beim Radkauf. Sei es in puncto Ausstattung, Funktionalität oder auch Aussehen. Ein gutes E-Bike oder ein schickes Transportrad kostet schnell mehrere tausend Euro. Viele fragen sich deshalb: Wie stemme ich eine solche Investition? Eine Möglichkeit ist das immer beliebter werdende Dienst-Radleasing.

Definition und Ablauf

Das Rad wird dabei vom Arbeitgeber geleast, also für eine bestimmte Zeit gegen eine monatliche Gebühr gemietet. Statt das Rad selbst zu kaufen, bekommt man als Mitarbeiter*in das Rad zur Verfügung gestellt. Der/die Arbeitgeber*in registriert sich zuvor bei einem der zahlreichen Anbieter am Markt und der/die Mitarbeiter*in sucht sich dann ein Wunschrad aus. Idealerweise im lokalen Fachhandel.

Die konkrete Finanzabwicklung regelt dann der Leasing-Anbieter mit dem Geschäft. Die Rate wird monatlich vom

Gehalt abgezogen, der Vertrag läuft meist drei Jahre. Danach kann man das Rad zum Restwert übernehmen – oder ein neues leasen. Privat nutzen darf man es von Anfang an.

Der Clou: Das Rad wird billiger

Der große Vorteil des Dienstradleasings: Man spart Geld, weil man vom sogenannten „Gehaltsumwandlungsmodell“ profitiert. Dabei wird ein Teil des Bruttogehalts in eine steuerfreie Sachleistung – hier: das Fahrrad – umgewandelt. Allerdings: Das Kollektivvertragsgehalt darf durch den Abzug der Rate nicht unterschritten werden.

Es bleiben dann aber immer noch zwei Optionen. Erstens: eine „Nettoumwandlung“. Dann ist die monatliche Rate aber nicht mehr Lohnsteuer- und SV-begünstigt – es ergibt sich also keine Ersparnis. Die zweite Möglichkeit: eine „Arbeitgeberunterstützung“, also ein Zuschuss durch das Unternehmen.

Im attraktiven Idealfall wird die Leasingrate direkt vom Bruttogehalt abgezogen. Dadurch spart man Lohnsteuer und Sozialversicherungs-

„Mit Dienstradleasing kann sich jeder und jede das Traumrad leisten.“

Andreas Zunt
bikeleasing.at

Foto: Jobrad.at

„Beschäftigte kommen günstig zu hochwertigen Rädern und sind gesund und klimafreundlich unterwegs.“

Edwin de Jong
Jobrad-Österreich

Fahrradfreundliche Betriebe

Unternehmen, die das Radfahren im Betrieb aktiv fördern möchten, können sich als „Cycle-Friendly Employer“ zertifizieren lassen. In Österreich führen bereits zahlreiche Betriebe, etwa Woom oder das Elisabethinen-Krankenhaus in Klagenfurt, das prestigeträchtige CFE-Label.

cfe-zertifizierung.at

beiträge. Der Haken: Man zahlt dort dementsprechend weniger ein. Die Arbeiterkammer warnt daher auf ihren Onlineseiten: „Das bedeutet weniger Krankengeld, eine niedrigere Pension oder Arbeitslosen-, Weiterbildungs- oder Wochen- und einkommensabhängiges Kinderbetreuungsgeld.“ Wieso das Bike-Leasing dennoch boomt? Weil die Ersparnis im Vergleich zu einem regulären Rad-Neukauf so groß ist.

Günstiger? Viel günstiger!

Je nach Einkommen, Kosten des gewählten Rades sowie einem etwaigen Arbeitgeberanteil, liegt die Ersparnis gegenüber einem Privatkauft oft bei bis zu 40 Prozent. Wer also ein E-Bike zum Listenpreis von 4.000 Euro über den Arbeitgeber least, zahlt tatsächlich oft nur um die 2.400 Euro – und zwar inklusive Versicherung. Wer es genau wissen will, geht auf die Seite eines beliebigen Leasing-Anbieters und sucht dort den „Vorteilsrechner“.

Wer sind die Anbieter?

Es gibt mehrere Anbieter*innen für Dienstradleasing. Einer davon ist die Firma „Jobrad“. „Mit Dienstradlea-

sing-Modellen kommen Beschäftigte günstiger zu einem hochwertigen Rad und sind gleichzeitig gesund und klimafreundlich unterwegs,“ fasst Jobrad Österreich-Chef Edwin de Jong zusammen.

Sein Kollege Andreas Zunt vom Mitbewerber „Bikeleasing.at“ argumentiert mit so erfüllbaren Rad-Sehnsüchten: „Mit Dienstradleasing kann sich jeder sein Traumrad leisten.“ „Makler und Vermittler“, nennt Norbert Neschwara von „Firmenradl“ die Aufgabe der Leasing-Agenturen: „Wir sind die Plattform, die den Kunden mit dem Radhändler verbindet und über die die Finanzierung dann läuft.“

Freilich: Geht es um Zahlen, sind die Anbieter rasch weniger kommunikativ. Konkret will sich niemand in die Karten sehen lassen, hinter vorgehaltener Hand heißt es aber, dass mittlerweile über ein Drittel aller in Österreich verkauften Räder de facto geleast werden.

Wer kann und darf leasen?

Grundsätzlich können sowohl privatwirtschaftlich Angestellte als auch öffentlich Bedienstete Dienstradleasing nutzen. Voraussetzung ist allerdings, dass arbeitgeberseitig ein entsprechen-

des Angebot vorhanden ist. Denn es besteht kein Rechtsanspruch auf betriebliches Dienstradleasing. Doch auch Selbstständige und Freiberufler*innen können ein Dienstrad leasen. Sie können dann die Instandhaltungskosten als „Betriebsausgabe“ geltend machen und damit ebenso Steuern sparen.

Im Leasingvertrag ist in der Regel auch ein umfassendes Versicherungspaket enthalten. Wichtige Klausel darin: Das Rad sollte wie ein eigenes ordentlich abgesperrt und ein Schaden oder Diebstahl umgehend gemeldet werden.

E- und Gravel-Bikes

Der Mega-Trend E-Bike spielt längst auch beim Dienstradleasing eine zentrale Rolle. Nicht zuletzt, weil Elektro-Räder schnell ins Geld gehen können. Auch Gravelbikes – Rennräder, die auch auf Schotterpisten gefahren werden können – werden aufgrund ihrer vielfältigen Einsatzmöglichkeiten immer beliebter. „Tatsächlich liegen E-Bikes und Gravelbikes so im Trend, weil man mit ihnen wirklich vielseitig unterwegs ist“, sagt Jobrad Loop-Geschäftsführerin Nela Muraier. „Für viele ist das die passende Lösung.“ Norbert Neschwara

von Firmenradl pflichtet bei: „Gravel ist extrem stark im Kommen, Rennräder sind ein Dauerbrenner – das gilt aber auch für Lastenräder.“

Benefits für Arbeitgeber*innen

Und auch für Arbeitgeber*innen hat Dienstradleasing Vorteile: Weniger Parkplatzprobleme oder -bedarf, weniger Krankenstände unter den durchs Radfahren gesünderen Mitarbeiter*innen und ein besseres Betriebsklima. Auch das Image, sich als Betrieb umweltbewusst zu verhalten, ist ein Asset: Dienstradleasing ist eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, die eigene Attraktivität als Arbeitgeber*in zu steigern.

Fazit: Rad gut – Infrastruktur besser

Glaubt man Unternehmen, Anbieter*innen, aber auch Personen, die auf diese Art kostengünstig hochwertige Räder fahren, ist das ein Win-Win-Modell. Weil alle profitieren: Unternehmen, Radhandel, Traumrad-fahrende – sowie Klima und Umwelt.

Dennoch ist Jobrad-Österreich-Chef Edwin de Jong noch lange nicht in Feierlaune: „Wir müssen mehr Leute

aus dem Auto raus und aufs Rad kriegen“, erklärt er, „Wenn ich schaue, wie viele Autos in Wien unterwegs sind: Das ist Wahnsinn! Es gibt so viele Städte in Europa, wo das Fahrrad einen ganz anderen Stellenwert hat.“ Fast wortident formuliert es Andreas Rath von Bikeleasing.at im Herbst 2024 bei der Radlobby Herbstakademie: „Gerade in Ballungsräumen ist das Rad das ideale Fortbewegungsmittel, da man sich Zeit, Stress und Kosten erspart und sich zusätzlich persönlich etwas Gutes tut.“ Und Norbert Neschwara von Firmenradl geht einen Schritt weiter: Damit sich mehr Leute aufs Rad trauen, fordert er „mehr vernünftig ausgebaute Radwege, mehr getrennte Radwege und richtige Radautobahnen.“

Ob die dann auf geleast oder gekauften Rädern befahren werden, betonen die Leasing-Anbieter einhellig, sei zweitrangig. Obwohl es auf einem Traum-Rad, das man sich „regulär“ kaum leisten könnte, dann vielleicht sogar noch einen Tick mehr Freude macht.



Anzeigen



Schwerelos entspannen
mit dem
Varier Gravity balans

Mehr Infos unter www.gesundessitzen.at



Der Podcast der velophilen Erfolgsgeschichten
reichdurchradeln.at

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" fest-
stellen. 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

Lobau 2025: Klare Regeln

Jahrelang toleriert, wurde Radfahren ab 2023 in der Lobau plötzlich bestraft. Nun sind die Regeln klar

ZUSAMMENFASSUNG: Andrzej Felczak

Die Untere Lobau, also der Bereich zwischen Donau-Oder-Kanal und Kühwerthstraße/Gänshaufentraverse, liegt innerhalb der Stadtgrenze von Wien und in der Kernzone des Nationalparks Donau-Auen. Wegen ihrer Nähe zum Stadtgebiet und der Schönheit der Landschaft mit kleinen und großen Gewässern und einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt ist sie seit jeher ein attraktives Ziel.

Laut Nationalparkgesetz ist Radfahren in der Unteren Lobau, ausgenommen wo es ausdrücklich als erlaubt ausgewiesen ist, allerdings verboten. Das war es immer schon. Bis 2023 wurde Radfahren allerdings geduldet. Und viele, sehr viele, Radfahrende haben davon Gebrauch gemacht. Ab 2023 wurde aber kontrolliert. Und teils rigoros gestraft. Empörung und Aufregung waren groß.

Viele Gespräche, tragbare Ergebnisse

Seit 2024 sind Nationalparkverwaltung, Radlobby und Stadt Wien in Gesprächen, wie die Situation verbessert werden kann. Und: Ja, da hat sich einiges getan. Die beliebten Badeplätze an Dechant- und Panozzalacke sind ab sofort tatsächlich legal erreichbar. Und das Wegweiser-Design wurde geändert: Fahrrad-Wegweiser sind nun gelb – also



Bei Hochwasser (hier: 2024) gibt es in puncto Umleitungen „Luft nach oben“

von Weitem gut erkennbar und von den blauen Fußgänger-Wegweisern gut zu unterscheiden. Verwirrende und falsche Schilder wurden entfernt.

Ganz klar: Natur braucht Schutz

Die legalen Routen sind ab sofort auch in Open Streep Maps und fast allen relevanten Routing-Apps zu finden. Einzig Google Maps nimmt weiterhin auf Radfahrverbote keine Rücksicht. Der Standpunkt der Radlobby ist eindeutig: Dass man durch einen Nationalpark nicht querfeldein fahren darf, dass Flora und Fauna geschont und geschützt werden müssen, ist klar und nachvollziehbar. Allerdings fehlen seit der Exekution der Verbote wichtige Rad-Verbindungen. Etwa von und nach Mühlleiten und Schönau. Bis zum Sommer soll jedoch parallel zum Schönauerweg ein Radweg fertig werden, der auch als Umleitungsstrecke bei Hochwasser dienen soll.

Mehr offene Routen wären möglich

Die Radlobby vertritt außerdem die Ansicht, dass bei geeigneten Bedingungen (ausreichende Sicht, genügend Wegbreite) Radfahren, Spazieren und Naturschutz miteinander vereinbar sind:

Radfahren ist emissionsfrei und leise, Wildtiere gewöhnen sich an Radfahrende auf definierten Wegen schnell. Ein echtes Problem für Wildtiere sind dagegen freilaufende Hunde.

Außerdem: Laut Anrainer*innen finden auf etlichen der für Räder gesperrten Straßen regelmäßig Holztransporte mit LKWs statt. Dort müsste es auch möglich sein, das Radfahren zu erlauben.

Aber: Dass Radfahrende auf Schwächere (also etwa Spazierende), aber auch auf den Forst-Berufsverkehr Rücksicht nehmen müssen, ist für die Radlobby selbstverständlich.

Foto: Ulrich Kemmayr

Infrastruktur



Kleine Kanten – große Gefahr

Drei bis fünf Zentimeter hohe Kanten in Längsrichtung können durch Baufehler, Fehlplanungen oder Erdbewegungen entstehen. Sie sind schlecht sichtbar und für Radfahrende eine große Gefahr.

BERICHT: Andrzej Felczak

Ich war im Juni 2024 in der Bernoullistraße in Wien Donaustadt unterwegs, als sich mein Fahrrad plötzlich heftig verrissen hat und ich fast zu Sturz gekommen bin. Ich war verwundert: Ich hatte keinerlei Gefahr gesehen. Erst beim genaueren Hinschauen habe ich dann die etwa drei Zentimeter hohe Kante in der Mitte der Straße erkannt. Sie entstand, weil eine der Betonplatten auf der Fahrbahn sich gesenkt hatte. Nur langjährige Fahrpraxis und meine dicken Reifen hatten mich vor einem Sturz bewahrt. Was man in so einem Fall tut? Durchatmen – und das Problem über die „Sag’s Wien“-App melden. Beides wirkt: Innerhalb einer Woche war zumindest diese Kante durch einen Asphaltstreifen abgedeckt – und somit beseitigt.

Kein Einzelfall

Dieses persönliche Erlebnis ist kein Einzelfall: Aufgrund etlicher ähnlicher Berichte von Radlobby-Mitgliedern wissen wir, dass derartige Gefahren von Stra-



Kante zeigen: Radlobby-Vorsitzender Felczak demonstriert in Kagan, die – sehr spät reparierte – Kante

ßenbauabteilungen oft zu wenig beachtet werden. So entstand im Zuge von Umbauarbeiten nahe der Kreuzung von Oberer Alter Donau und Kagraner Brücke in Wien Donaustadt eine drei Zentimeter hohe, schwer zu sehende Kante in Fahrt- also Längsrichtung. Etliche Radfahrende kamen zu Sturz, eine Frau brach sich das Handgelenk. Es dauerte Monate, bis dieser Mangel behoben wurde.

Anderswo ist es ähnlich: In Graz wurde 2019 entlang der Alten Poststraße zwischen Wetzelsdorfer Straße

und Friedhofgasse ein Geh- und Radweg errichtet. Die Trennung erfolgte durch eine drei Zentimeter hohe Kante. Bei Dunkelheit oder Gegenlicht war die Kante schlecht bis gar nicht sichtbar. Das führte zu Stürzen.

Zuständigkeitsfragen

Lokale Medien berichteten, aber aufgrund von Koordinationsproblemen zwischen Stadt und Land dauerte es drei Jahre, bis die Kante – vorerst nur auf einem kurzen Abschnitt – durch eine Kopfsteinflas-

Gedankenloses Umbauen schafft tückische Längskante



terreihe entschärft wurde. In diesem Zeitraum wurden zwölf sogenannte „Alleinunfälle“ am Rad amtlich dokumentiert. Da glimpfliche Unfälle nie gemeldet werden, dürfte die Zahl höher sein. Erst 2024 erfolgte der Umbau auf dem gesamten Abschnitt.

Nicht nur die Radlobby, auch das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) hat diese Problematik harter Kanten und tückischer Randsteine erkannt und eine Studie mit Entschärfungs- und Verbesserungsvorschlägen erstellt.



WAS HEISST EIGENTLICH?

Push- und Pull-Maßnahmen für die Mobilitätswende

Wenn verkehrspolitische Ziele erreicht werden sollen, muss der Kfz-Verkehr zurückgehen und umweltfreundliche Verkehrsmittel wie das Rad häufiger genutzt werden. Um das zu erreichen, kann man das Rad attraktiver machen.

Und/oder das Auto unattraktiver. Letzteres ist eine „Push-Maßnahme“ (man „drückt“ vom Auto weg), ersteres hingegen ist eine

„Pull-Maßnahme“ (man „zieht“ Menschen zum Rad).

Pull-Maßnahmen basieren auf Freiwilligkeit, Push-Maßnahmen dagegen auf Verboten, Gebühren oder der Reduktion von Platz. Sie sind politisch daher „schwierig“.

Verkehrsexpert*innen wissen aber, dass der Radverkehrsanteil nur durch eine Kombination von Pull und Push erhöht werden kann.

„Wenn man in alle Richtungen zieht, ist es schwierig, sich überhaupt zu bewegen“, erklärt Radlobby-Sprecher Roland Romano: „Politik agiert unausgeglichen und bevorzugt den Autoverkehr, etwa bei Ampeln, Flächen oder Budgets. Daher braucht es Push-Maßnahmen, um ins Gleichgewicht zu kommen.“

Mario Sedlak

Anzeige

lease
a bike



Diebstahlschutz zum Anschaffungswert



40% Ersparnis durch Leasing



Service & Verschleiß inklusive



Dein Traumrad beim Fachhändler in deiner Nähe



lease-a-bike.at

Foto: Andrzej Felczak

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



+ Villach, Genotteallee 60 Meter Radweg für kürzere Ampelwartezeiten

Früher konnte man parallel zur Steinwenderstraße auf dem ostseitig verlaufenden Geh- und Radweg von der Innenstadt bis zur Genotteallee/Franz-Xaver-Wirth-Straße fahren. 2021 wurde dann der Radweg stadtauswärts auf der westlichen Straßenseite verlängert, auf der Ostseite war das wegen der Allee-bäume nicht möglich.

Bei der Kreuzung musste daher die Straße zweimal gequert werden – mit langen Ampelwartezeiten. In Gesprächen mit dem Bürgermeister hat sich die Radlobby für eine Verbesserung eingesetzt. Durch eine Böschung-Stützmauer und das Versetzen eines Steuerungskastens konnte 2024 genug Wegbreite für einen kombinierten Geh- und Radweg über die Kreuzung erreicht werden. Der Radweg ist nur sechzig Meter lang, trägt aber wegen kürzerer Ampelwartezeiten wesentlich zur Attraktivierung dieser Route bei. Sie soll noch heuer bis zum nördlichen Stadtrand ausgebaut werden und im Endausbau eine hochwertige Nord-Süd-Radachse durch die Stadt bilden.



+ NÖ Gramatneusiedl und Moosbrunn Gramatneusiedl – Moosbrunn: Neuer Radweg

Die Entfernung zwischen Gramatneusiedl und Moosbrunn beträgt 1,2 Kilometer. Zu Fuß unattraktiv, mit dem Fahrrad aber in fünf Minuten gemütlich zurückzulegen. Bisher mussten Radfahrende jedoch die stark befahrene L156 benutzen – oder auf Feldwege ausweichen. Seit Ende März verbindet der neue, asphaltierte und allwettertaugliche Radweg mit 1,2 Kilometern Länge und 2,5 Metern Breite die beiden Gemeinden und ermöglicht eine sichere und komfortable Fahrt in den Nachbarort – zur Schule, zur Arbeit, zu Apotheke, Bahnhof, Freizeitpark oder Pumptrack und mehr. Der Radweg schließt auch eine Lücke im regionalen Radverkehrsnetz und ermöglicht Kindern und Jugendlichen selbstständig sicher mobil zu sein.

Was noch fehlt: sichere und wettergeschützte Fahrradabstellplätze am Bahnhof Gramatneusiedl, optimalerweise auch eine versperrbare Fahrradgarage.



+ Graz, Joanneumring Lückenschluss für den Innenstadtring

Gemeinsam mit dem vor kurzem eröffneten Radweg in der Neutorgasse und der daran anschließenden Fahrradstraße in der oberen Neutorgasse entsteht nun erstmals ein – wenn auch an manchen Stellen verbesserungswürdiger – Ring aus Radwegen und verkehrsberuhigten Zonen rund um die Grazer Innenstadt.

Die Autospuren am Joanneumring wurden von drei auf zwei reduziert, auf der Südseite wichen einige Parkplätze 250 Metern neuem Zweirichtungsradweg und 100 verbreiterten Metern am Opernring in einer Breite von nun drei bis vier Metern. Außerdem entstanden neue Grün- und Aufenthaltsflächen. So geht faire Platzverteilung, wie sie bei Kundgebungen seit 2019 von der Radlobby im Verbund mit der Mobilitätsinitiative „MoVe iT“ gefordert worden war. Voraussichtlich wird diese neue Route die Fußgänger*innen-Zone in der Schmiedgasse entlasten – was wiederum das dort immer wieder geforderte Radfahrverbot obsolet machen dürfte.

Einfach online in Wien
Radbeschwerden abgeben:
radkummerkasten.at



+ Wien 12., Eichenstraße Protected Bike Lane als temporäre Lösung

Radfahrende in der Eichenstraße werden von Kfz-Lenkenden oft knapp und mit hohem Tempo überholt. Als zwischen Eichenstraße, Flurschutzstraße und Wolfganggasse ein neues Wohnquartier mit 850 Wohnungen geplant wurde, wurde auch ein Radweg in der Eichenstraße geplant. Er konnte beim Bau des Wohnquartiers wegen Unsicherheiten bei einem angrenzenden Bauprojekt dann jedoch nicht miterrichtet werden.

Um das Wohnquartier an das Radverkehrsnetz anzuschließen, wurde nun zwischen Gürtel und Fockygasse eine „Protected Bike Lane“, ein mit Betonleitwänden geschützter Fahrradstreifen, errichtet. Über die Murlingengasse und Wilhelmstraße gibt es jetzt eine durchgängige ampelfreie Radverbindung zwischen Gürtel und dem Bahnhof Meidling. Auch wenn die Route noch Schwächen hat – etwa die Querung der Längenfeldgasse – ist sie eine gute Alternative zum schmalen und vom Gehweg nur per Bodenmarkierung getrennten parallelen Radweg Flurschutzstraße. Protected Bike Lanes könnten in ähnlichen Situationen öfters eingesetzt werden.



+ Wien 10., Tangentenpark Tangentenpark: Pump-track statt A23-Abfahrt

Bei der Südosttangente auf Höhe Quellenstraße wurde nach rund fünf Jahrzehnten die nie in Betrieb genommene Abfahrt Simmering geschleift und auf der frei gewordenen Fläche der Tangentenpark errichtet. Es ist geradezu symbolisch, dass eine Autobahnabfahrt abgerissen und ein Park mit einem Pumptrack und einem Radweg parallel zur Ostbahn errichtet wurde. Pumptracks machen Kindern Spaß.

Zugleich schulen sie hier ihr Gleichgewichtsgefühl, Koordination, Ausdauer und die Interaktion mit anderen Radfahrenden. Der hier vorbei führende „Ostbahnradweg“ erspart im Vergleich zur Route über den „Laaer Wald“ auch dreißig Meter Höhenunterschied. Eine Weiterführung der Ostbahnroute als Fahrradfreundliche Straße entlang der Battigasse und „An der Ostbahn“ bis zur Bitterlichstraße sowie eine neue Querung der Bitterlichstraße für Fuß- und Radverkehr ist im Wiener Bauprogramm „Radverkehrsanlagen 2025“ vorgesehen. Die Radlobby Wien fordert darüber hinaus Tempo 30 in der gesamten Straße „An der Ostbahn“ und eine ganzjährig nutzbare Radverbindung zur Gadnergassebrücke.



+ Wien 10., Davidgasse/Herndlgasse Durchgängig durch zentrale Teile Favoritens

Die zentralen Teile Favoritens sind für Radfahrende immer noch schlecht erschlossen. Es gibt wenige Radwege, viele Einbahnen sind zwar für Fahrräder geöffnet, aber doch schmal: Begegnungen mit Autos sind daher unangenehm. Die vierspurige Laxenburger Straße mit ihrer Straßenbahntrasse bildet außerdem eine Barriere mit wenigen Quermöglichkeiten.

Der neue 3,3 Meter breite Radweg in der Herndlgasse und Davidgasse eröffnet nun aber eine durchgängige, 1,8 Kilometer lange, sichere und komfortable Radroute vom Hauptbahnhof, durch den Bezirk, am Reumannplatz vorbei bis zur Laxenburger Straße. Letztere kann hier auch ampelgeregelt und sicher gequert werden. Weiter geht es über die als fahrradfreundliche Straße gestaltete Davidgasse bis zur Neilreichgasse. Dort ist aktuell allerdings kein Radweg vorhanden – Tempo 50 erlaubt. Allerdings ist in der Neilreichgasse zwischen Davidgasse und Hasengasse ein Zweirichtungsradweg im Wiener Radverkehrsanlagen-Bauprogramm für heuer vorgesehen.

„Das wirkt wie geplantes Scheitern“

5.000 Unterschriften in einer Woche. Hunderte bei einer Protestfahrt. Wegen eines einzigen Radweges: Im April war das Überqueren der Donau in Linz am Rad für kurze Zeit sicher. Denn de facto ohne Vorankündigung waren auf der Fahrbahn der Nibelungenbrücke Radspuren „aufgepoppt“. Doch die Freude währte kurz: Alles ist wieder, wie es eh immer war



Ein schmaler, gefährlicher Streifen: Auf der Nibelungenbrücke ist wieder alles so, wie es eh schon immer war.

NACHBETRACHTUNG: Tom Rottenberg

Kurz herrschte so etwas wie Aufbruchsstimmung,“ erinnert sich Florian Sch. an die ersten Apriltage in Linz. Sch. ist Arzt, Vater – und Stadt-Radfahrer. „Weil das Rad trotz allem in Linz das schnellste Verkehrsmittel ist.“ Abgesehen von diesen drei Schlagwörtern, passte – zumindest Mitte April – noch eines auf den Radiologen: Er war sauer, „richtig sauer.“ Denn das, was Sch. zuvor in Aufbruchsstimmung versetzt hatte, hatten die Stadt- und Landesgewaltigen gerade wieder abgeschafft. So schnell und hastig, wie es kurz zuvor gekommen war: die Radspur auf der Nibelungenbrücke.

Eine 85 cm schmale Radspur

Die Geschichte ist mittlerweile zu Tode erzählt. Darum nur kurz: Jährlich rollen über eine Million Fahrräder über die Nibelungenbrücke. Dafür stehen – pro Fahrtrichtung – 85 cm Radspur zur Verfügung: Ein kleiner Fahrfehler – und man landet 20 cm tiefer zwischen den Autos. Oder kollidiert mit den, nur durch einen blassen Strich vom „Radweg“ getrennten

Fußgänger*innen. Deren Gehsteig ist knapp zwei Meter breit – die Autos aber breiten sich auf sechs Spuren aus.

All das ist so bekannt wie untragbar: Seit Jahren verspricht die Politik Lösungen, wartet dann aber doch immer ab. Zuletzt – im November 2024 – wäre die Gelegenheit günstig gewesen: Dank der Eröffnung der benachbarten Donautal(auto)brücke rollte der Verkehr auf der Nibelungenbrücke dünner. Kurz, aber eben doch. Nur: In Linz war gerade Bürgermeisterwahlkampf ...

Radspur und Shitstorm

Anfang April war der lange vorbei. Und plötzlich war sie da, die Nibelungen-Radspur: praktisch ohne Vorwarnung wurde je eine Autospur gestrichen. Betonwände schirmten die Radspuren ab. Der Shitstorm der Autofahrer*innen, die den durch die Donautalbrücke frei gewordenen Raum längst wieder aufgefüllt hatten, kam so verlässlich wie das Amen im Gebet. Ebenso erwartbar: Die Krawallpresse übernahm ... und die Politik „reagierte“ prompt: So rasch wie er da war, war der sichere Radweg wieder weg.



Thomas Hofer, Sprecher der Radlobby Linz: „Es braucht keine Mobilitätsutopien in ferner Zukunft sondern sichere Radwege im Hier und Jetzt. Platz ist auf der Nibelungenbrücke genug vorhanden, er ist nur ungleich verteilt. Die politisch Verantwortlichen haben nicht verstanden, wofür die Nibelungenbrücke steht: für die Stadt der Menschen, nicht der Autos. So bleibt Linz Autostadt – und reimt sich weiter auf Provinz.“

War das wirklich Zufall? So manche Radfahlerin vermutet ein „geplantes Scheitern“ (siehe Statements auf Seite 17), schließlich hatte FP-Verkehrslandesrat Günther Steinkellner ab Tag Eins von einer „nicht tragfähigen Lösung“ gesprochen.

SP-Bürgermeister Dietmar Prammer bedauerte, erklärt sich aber für nicht zuständig: Die Brücke sei Landesache. Perspektiven? Verkehrsstadtrat Martin Hajart (VP) ventiliert eine „Brückenverbreiterung“. Die hat das Denkmalamt schon mehrfach abgelehnt. Plan B: Ein Steg neben der Brücke. Irrendwann. Vielleicht.

Und jetzt?

Was aber bedeutet das – hier und jetzt – für die lokalen Radfahrerinnen und Radfahrer? Die sind (siehe Umfrage) enttäuscht. Und sauer. Stinksauer. Aber nicht nur das, sagt der Arzt Florian Sch.: „Dieses Fiasko hat mir gezeigt: So geht es nicht weiter. Radfahrerinnen und Radfahrer brauchen eine starke Stimme: Ich bin deshalb der Radlobby beigetreten.“

(Siehe auch Seite 38: „Neu dabei.“)

Fotos: Thomas Hofer, Radlobby Linz



„Ich hätte mir einen breiten Radfahrstreifen gewünscht – und zwar in jeweils eine Richtung. Die Betonelemente als Schutz gegen die Autos waren schon super: Jetzt ist es einfach Scheiße, weil zu nahe an den Pkws.“

Stefan Jaksch



„Es ist absolut verrückt, dass die sicheren Radwege jetzt wieder abgebaut wurden. So viel Geld wurde für die neue Donautalbrücke, die nur für Autos da ist, ausgegeben. Für Radfahrer und Radfahrerinnen wird in Linz viel zu wenig getan: die Radwege sind zu wenig ausgebaut.“

Andreas Halder



„Am Gehsteig mit den Fußgänger*innen war es früher schon extrem eng. Mit dem Radstreifen und den Betonwänden war dann keine Gefahr mehr da, vor die Autos zu stürzen. Ich hätte mir eine ordentliche Lösung gewünscht, kein Provisorium.“

Martin Schreder



„Wie das ganze abgelaufen ist, ist eine absolute Farce. Wir brauchen schnellstmöglich eine brauchbare Lösung. Durch einen breiteren Radweg gäbe es auch weniger Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern.“

Hermann Schatka



„So schnell wie die Radwege wieder abgebaut wurden, frag ich mich, ob das Land Oberösterreich sie überhaupt gewollt hat. In anderen Städten, etwa in Wels, wird viel mehr für Radfahrerinnen und Radfahrer gemacht.“

Katharina Wiesinger



„Es ist eine absolute Frechheit, dass die sicheren Radwege gleich wieder weg waren! Das wirkt wie ein geplantes Scheitern: Viele Leute fahren in Linz einfach aus einem Grund nicht mit dem Fahrrad: weil es nicht sicher ist.“

Lucia + Jonas

Mehr als nur ein Fahrrad oder E-Bike! Das Dienstrad als Gewinn für Alle



Foto: Philipp Christof

Steuerlich begünstigte Wunsch-Diensträder haben in Österreich einen regelrechten Fahrradboom ausgelöst. **Willdienstrad.at** zählt dabei zu den führenden Anbietern. Das Modell überzeugt: Mitarbeitende sparen beim Dienstrad-Leasing bis zu 40% im Vergleich zu Privatkauf und -versicherung. Dank Vorsteuerabzug sowie reduzierter Lohnsteuer- und Sozialversicherungsbeiträge. Auch Arbeitgeber profitieren erheblich durch reduzierte Lohnnebenkosten bei der Gehaltsumwandlung.

Dieses nachhaltige Mobilitätskonzept ist aber mehr als nur ein steuerlicher Vorteil: Es fördert Gesundheit, Motivation und nachhaltiges Denken im Unternehmen. Die Räder lassen sich individuell konfigurieren und sind sowohl beruflich als auch privat nutzbar – das schafft maximale Flexibilität und eine echte Win-win-Situation. Die einfache Abwicklung über

die Willdienstrad-Plattform erleichtert den Einstieg; am Ende der Leasingdauer besteht die Möglichkeit, das Rad zu übernehmen oder auf ein neues Modell umzusteigen.

Mit über fünf Jahren Erfahrung hat Willdienstrad das Dienstrad-Leasing in Österreich entscheidend mitgestaltet. Das Unternehmen kombiniert fundiertes betriebswirtschaftliches Wissen mit echter Leidenschaft für nachhaltige Mobilität. Es unterstützt Betriebe dabei, Kosten zu senken, CSR-Ziele zu stärken und die Mitarbeiterbindung zu fördern. Willdienstrad fördert moderne, gesunde und umweltfreundliche Mitarbeitermobilität – einfach, effizient und ohne wesentlichen Verwaltungsaufwand.

www.willdienstrad.at
EASY FAHRRADLEASING
Servicehotline: 01 934 62 83

willdienstrad.at
BOSCH ePowered

„Städte kennen ihre Problemzonen oft nicht“

Die Geografin Kirsten von Elverfeldt vom „Heidelberg Institute for Geoinformation Technology“ hat mit ihrem Team ein Dashboard zur Bewertung und Analyse der regionalen „bikeability“ erstellt.

FRAGEN: Tom Rottenberg

DRAHTESEL

Frau von Elverfeldt, Sie haben gerade den „Climate Action Navigator“ (CAN) online gestellt. Was ist das?

Kirsten von Elverfeldt

Der Climate Action Navigator ist ein Dashboard zur Nutzung unterschiedlicher Klimaschutzindikatoren. Mit der Anwendung „hiBike“ etwa kann ermittelt werden, wie fahrradfreundlich Städte oder Straßen sind: Gibt es einen Radweg? Muss ich auf der Straße fahren? Wie schnell fahren dort Autos? Besteht ein Dooring-Risiko? Wie gut ist der Belag? In Summe definiert das die Fahrradfreundlichkeit („bikeability“) einer Gemeinde. Andere Tools ermitteln etwa die städtische „walkability“ oder CO₂-Emissionen durchs Heizen. In Summe geht es darum, Indikatoren zum Klimaschutz auf einen Blick zu zeigen – quasi ein Cockpit für die klimafreundliche Stadtplanung.

Was bringt das?

Städte und Gemeinden benötigen konkrete Daten, wo sie ansetzen können, um lebenswerter und klimafreundlicher zu werden. Viele Städte wollen fahrradfreundlicher werden, wissen aber nicht genau, wo ansetzen. HiBike zeigt Stärken und Schwächen der Infrastruktur. Die Idee zum CAN kam aus dem Wunsch, offene Geodaten (wie OpenStreetMap) für den Klimaschutz nutzbar zu machen – und so umzusetzen, dass sie nicht nur nutzbar, sondern auch nützlich sind. Bei hiBike wurden in Zusammenarbeit mit der Radlobby Problemstellen der Fahrradinfrastruktur identifiziert. Also Zonen, in denen das Radfahren unangenehm oder sogar gefährlich ist.

Und was haben „normale“ Radfahrer*innen davon?

hiBike ist keine Routing-App. Aber: Wir planen, unsere Bikeability-Analysen zukünftig in ‚Open Route Service‘ (ORS) einzupflegen. Dann könnte man sich Routen berechnen lassen, die besonders sicher oder „grün“ sind. Vorrangig richtet sich hiBike an Menschen, die Infrastruktur gestalten oder sich für Verbesserungen einsetzen. Es ist ein Analysetool für Gemeinden, Planungs-



Kirsten von Elverfeldt hilft Städten, Regionen und NGOs, Schwachstellen der Rad-Infrastruktur aufzuspüren. Entschärfen müssen sie sie dann selbst.



Der Climate Action Navigator – kurz & knapp

Der vom „Heidelberg Institute for Geoinformation Technology“ (HeiGIT) Climate Action Navigator ist ein digitales Werkzeug, das Klimaschutzindikatoren modular anbietet, zum Beispiel „hiBike“, zur Ermittlung der regionalen Radfreundlichkeit („bikeability“).

Analysiert wird auf Basis „offener Daten“. Etwa der OpenStreetMap oder Satellitendaten. Ziel ist die Unterstützung von NGOs, Bürgerinitiativen und Stadtverwaltungen, um Städte klimafreundlicher zu gestalten

heigit.org/events/climate-action-navigator-launch

büros oder Interessensvertretungen wie die Radlobby. Mittel- bis langfristig hilft hiBike, Verkehrsinfrastruktur gezielt fahrradfreundlicher zu gestalten: mit harten Fakten. Ich kann eine Region „live“, mit den aktuellsten Daten, analysieren. Das ist ein „Infrastruktur-Check“: Am Ende zeigen Karten und Grafiken, wo es Schwachpunkte gibt – oder welche Straßen schon fahrradfreundlich sind. Wenn man die Ergebnisse ernst nimmt, kann das zügig in konkrete Maßnahmen münden.

Wer „füttert“ den Navigator?

Zum Großteil lebt das System von ‚Open Street Map‘, das ist eine Art ‚Wikipedia für Karten‘. Je besser die Daten, desto genauer die Ergebnisse. Aber wir nutzen auch Satellitenbilder und andere offen verfügbare Quellen.

Rechnet sich das irgendwann?

Langfristig geht es um mehr als Geld: Unser Ziel ist es, dass Fahrradfahren als klimafreundliche Mobilitätsform in Städten zur Selbstverständlichkeit wird. So gesehen zahlt sich das Ganze auf jeden Fall aus. Wir werden derzeit für fünf Jahre von der Klaus Tschira Stiftung gefördert – das gibt uns die Freiheit, gemeinwohlorientiert ohne kommerziellen Druck zu arbeiten. Indem wir den Zugang zu wissenschaftlichen Daten demokratisieren, schaffen wir Transparenz und machen Informationen zu einem Gemeingut – und befähigen mehr Menschen, sich für lebenswertere Städte und Gemeinden einzusetzen.

Foto: Kirsten von Elverfeldt, heigit.org

Zum E-Bike Helmpflicht-Urteil des OGH 2 Ob 15/25g

Obwohl ein niedergefahrener Radfahrer nachweislich StVO-konform fuhr, sieht der OGH ein Mitverschulden – weil der Radfahrer keinen Helm trug.

Zunächst einmal: Natürlich fahren einige E-Bike Fahrer so, dass man ihnen einen Helm wünscht im Falle eines Unfalls. Die Frage, die hier diskutiert wird, ist aber nicht, ob ein Helm sinnvoll ist oder nicht, sondern, ob ein am Unfall vollkommen unschuldiger Radfahrer (egal ob mit E oder ohne) allein deshalb ein Mitverschulden haben soll, weil er während seiner Unfallfahrt keinen Helm getragen hat. Es geht um den Schutz der Schädiger. Kann also der Schädiger erwarten, dass der Geschädigte sich schützt?

Helm-Prozent-Erhebungen

In dem vom Obersten Gerichtshof jetzt entschiedenen Fall ist ein Autofahrer verboten gegen eine Einbahn gefahren, hat nicht nach rechts geschaut und hat den auf dem Radweg befindlichen Fahrradfahrer umgefahren!

Die jetzige Entscheidung verweist darauf, dass 62 Prozent der Erwachsenen beim E-Bike-Fahren Helm tragen, bei Rennradfahrern sind es 74 Prozent und bei „normalen“ Radfahrern 33. Das Erstgericht stellte aber auch fest, dass zum Unfallzeitpunkt (Februar 2023) nur 40 Prozent der Erwachsenen in Vorarlberg beim Radfahren einen Helm trugen.

Stadt oder Land ist nicht egal

Ich vermute ja, dass die Umfrage lautete, ob die Befragten es sinnvoll erachten, dass E-Bike-Fahrer*innen einen Helm tragen. Das ist aber etwas anderes, als die Erhebung, ob die E-Bike-Fahrer*innen tatsächlich einen Helm tragen. Und hier müsste man sehr wohl zwischen Stadt und Land oder Innerorts und Außerhalb unterscheiden!

Völlig außer Acht gelassen hat der OGH allerdings den Umstand, vor welchen Unfällen ein Fahrradhelm überhaupt schützt. Nach der DIN EN 1078 für Radhelme muss ein Fahrradhelm bei einem Aufprall mit einer Geschwindigkeit von bis zu 19,5 km/h einen Kopf schützen. Bei einem Aufprall auf der Randsteinkante muss der Schutz bis zu einer Geschwindigkeit von 16,5 km/h gewährleistet sein. Je höher also die Aufprallgeschwindigkeit, desto geringer die Wirkung des Helms. Und: Diese Helme schützen den Kieferbereich nicht – es wurden aber 10.897,08 € für Schäden an Zähnen eingeklagt.

Letztlich sei auf das Faktum hingewiesen, dass Autolenker*innen an Helm-tragenden Fahrradfahrenden knapper vorbeifahren als an nicht Helm-tragenden. Weiters gibt es Untersuchungen die zeigen, dass das Radfahrverhalten von Helm-tragenden Männern im Straßenverkehr deutlich aggressiver ist: Wenn Männer keinen Helm tragen, fühlen sie sich also verwundbarer und fahren defensiver Fahrrad.

Hier wird das Opfer bestraft

Zu guter Letzt: Ich möchte nicht falsch verstanden werden. Jede/r soll Helm tragen, wenn sie/er möchte. Ich kritisiere, dass ein von einem Kraftfahrzeug niedergestoßener Radfahrer – der überhaupt keine Verkehrsregel verletzt hat – auf dem Radweg ein völlig intaktes Rad gefahren ist und von einem Auto umgefahren wird, deshalb seinen Schaden nicht zur Gänze ersetzt bekommt, weil er sich selbst hätte durch einen Helm schützen sollen.



Johannes Pepelnik ist Rechtsanwalt in Wien und Vertrauensanwalt der Radlobby

Information der Radlobby

Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

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

Haftpflichtversicherung europaweit, bis EUR 1,5 Mill.

Unfallversicherung weltweit, bis EUR 7.200

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

radlobby.at/mtg



Alle Vorteile für Radlobby-Mitglieder
Seite 20

Radfahren stärken!

Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

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

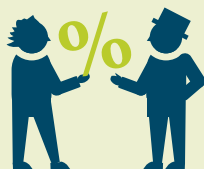


Jetzt Mitglied werden!



Versicherungspaket

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



Radlobby-Rabatt

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



Interessensvertretung

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

Mitglied werden zahlt sich aus!

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

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

DRAHTESEL-Abo

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



Einzel-Mitgliedschaft

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



Studierende

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



Haushalts-Mitgliedschaft

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

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

Lebensstil



HOW TO

Fahrrad-Lieferkette

Ja, Radfahren ist sauber und nachhaltig. Das gute Gefühl, das Richtige zu tun, verleitet aber dazu, einer wichtigen Frage auszuweichen: Wie nachhaltig ist das Fahrrad selbst?

BETRACHTUNG: Tom Rottenberg
ILLUSTRATION: Daniela Bernold

Eine kleine Warnung: Wer in der „Wir sind die Guten“-Komfortzone keine Lust auf Irritationen hat, sollte jetzt nicht weiterlesen. Denn das könnte Fragen aufwerfen. Fragen, mit unbequemen Antworten. Denn dass Radfahren unbestritten sauber, nachhaltig und klimaschonend ist, bedeutet leider nicht, dass das Rad selbst diesem Anspruch gerecht werden muss. Aber solange kaum jemand fragt, woher Teile und Komponenten des eigenen Rades kommen, unter welchen Bedingungen, mit welchem Ressourcenverbrauch es wo von wem hergestellt wird oder wie es dann an seinen „Dienstort“ kommt, gilt, was man gern von sich selbst glaubt: „Wir sind die Guten.“

Unbequeme Antworten

Über Fahrrad-Lieferketten denkt tatsächlich kaum jemand nach. Verständlich: Wer stellt schon gern Fragen mit erwartbar unangenehmen Antworten? Denn schon das bisschen, das man irgendwo aufgeschnappt hat, verspricht kaum Gutes: Die meisten Räder stammen – markenunabhängig – aus Taiwan und China. Zulieferer verlagern Produktionsschritte gerne nach Kambodscha: Die Arbeitsbedingungen dort „frühkapitalistisch“ zu nennen, wäre „zu nett“, zitiert das ZDF den deutschen EU-Parlamentarier Bernd Lang (SPD).

Auch, dass Aluminium und Carbon energieintensive Herstellungsprozesse bedingen und E-Bike-Akkus nicht aus Gänseblümchen-Extrakt gemacht werden, ist bekannt. Und als der Containerfrachter „Ever Given“ im März 2021 im Suezkanal festsaß, wurden zigtausende mutmaßlich „europäische“ Fahrräder nicht rechtzeitig fertig: Zumindest die Schaltungen steckten bei Suez im Frachter-Stau.

Ein Henne-Ei-Dilemma

Derlei bemerkt das Publikum nur punktuell – und selten. Und wo nicht nachgefragt wird, bleiben Lieferketten intransparent: Ein Henne-Ei-Thema, von dem „grüne“ Einzelmaßnahmen sogar ablenken – so sinnvoll sie sind: Trek reduzierte seinen Luftfrachtanteil auf ein Viertel von vor 2020. Continental produziert Reifen aus europäischem Löwenzahn-

kautschuk. Schwalbe hat 20 Prozent Recyclinganteil in neuen Reifen. Gut so. Was da fehlt: der Blick aufs Ganze.

Best-Practice-Ansätze

Ansätze dafür gibt es mittlerweile: So stellt der deutsche E-, Cargo- und Faltrad-Spezialist „Riese & Müller“ seit 2021 die eigenen und Zulieferer-Supplychains online. Das oberösterreichische Funktionstextil-Haus „Löffler“ legt jedem Teil der aktuellen Fahrradkollektion per QR-Code die gesamte Lieferkette bei. Und bei „Vaude“ reist man im Webshop per Klick an die Entstehungsorte der Ware.

Bequem, heißt es im Vaude-Nachhaltigkeitsbericht, ist das nicht. Auch nicht fürs Publikum. Trotzdem, erklärte Riese & Müller-CEO Sandra Wolf schon 2022 bei

einer Podiumsdiskussion, sei diese Verstörung wichtig: „Wir müssen das Dilemma zwischen einem Produkt, mit dem wir zu einem nachhaltigen Lebensstil befähigen, und der Produktion, die ähnlich zu jedem anderen Produkt mit einer globalen Lieferkette ist, akzeptieren. Wenn wir uns nicht darauf ausruhen, dass das Produkt grün ist, ist der erste Schritt gemacht.“

Gibt es zu alledem nun ein Fazit? Ein echtes „How to“? Ja: Selber fragen. Im Handel, bei Herstellern – und auf die „better practice“ der Konkurrenz hinweisen. Das fällt auf. Und macht irgendwann dann vielleicht doch Schule.

Aber eines stimmt: Nein, bequem und einfach ist es nicht, die Antworten auf diese Fragen zu akzeptieren.



Radeln, campen, kochen



Ja, auch am Rad braucht ein „Verbrenner“ Kraftstoff: Wer tritt, muss essen. Sicher viel, hoffentlich gut. Doch weder Proviant noch Kochgeschirr sollten zu viel wiegen: Ein Besuch in der DRAHTESEL-Camping-Bikekitchen.

ILLUSTRATION: Dasha Zaichanka KÜCHENHILFE: Valentin Eisendle

Rezeptideen

Jeweils mit 400–500 ml heißen Wasser aufgießen, ziehen lassen – und genießen.

Frühstück

Dreierlei Haferbrei mit Frucht und Nüssen

80 Gramm Haferflocken mit je 25 Gramm Rosinen, Haselnüssen, getrockneten Apfelingeln und Walnüssen oder Bananchips und Erdnüssen.

Abendessen

Valentins Touring-Couscous

Couscous (100 g), getrocknete Tomaten (7 g), Sojaflocken (25 g), Suppenpulver (6 g), Olivenöl. Mit heißem Wasser aufgießen, mit Kräutern, Zimt, Kreuzkümmel und Paprika, Minze oder Koriander verfeinern.

Kein Shepherd's Pie

Kartoffelpüreepulver (50 g), (Veggie-)Wurst (30 g), Öl, Röstzwiebeln (2 g), Parmesan oder Hefeflocken (3 g) getrocknete Steinpilze (2 g), Suppenpulver (6 g), Pfeffer, optional getrocknete Karotten (5 g) und Sellerie (3 g).

Polenta mit Speck

Speckwürfel (50 g) in etwas Öl anbraten, dann Minuten-Polenta (80 g) und getrocknete Paprika (optional) hinzufügen und mit heißem Wasser aufgießen.

Es gibt kaum etwas Schöneres, als mit dem Rad unterwegs zu sein – und zwar nicht nur im Alltag, sondern gerade auch auf kürzeren oder längeren Reisen. Camping-Radreisen verbinden Bewegung, Entschleunigung und Naturerlebnis. Immer mehr Menschen entdecken diese Art und Weise, einen Urlaub oder auch nur ein Wochenende zu verbringen, für sich. Ob mit dem Zelt oder in der Camping-Hängematte: Wer mit dem Fahrrad campst, ist unabhängig, flexibel und nachhaltig unterwegs.

Wer gerne mit dem Rad unterwegs ist, aber gleichzeitig auch gutes Essen schätzt, landet aber bald bei einer sehr zentralen Frage: Wie lässt sich leichtes Gepäck mit Genuss verbinden? Die Antwort liegt in etwas Vorbereitung und dem Fokus aufs Wesentliche.

Ausrüstung: Chacun à son gout

Bei der Kochausrüstung, sprich beim Topf und beim Kocher, gibt es verschiedenste Varianten und Optionen. Die wesentlichsten Faktoren, die es hier zu beachten gilt, sind Volumen und Gewicht, das gewünschte Komfortlevel beim Kochen selbst, sowie – jedenfalls bei Neuanschaffungen – die Kosten. In eine schnittige „Arschrakete“ (wenn Kinder mithören, bitte „Satteltasche“) passt dabei deutlich weniger hinein, als in die klassischen Seitentaschen am Gepäckträger – und das wirkt sich, logisch, auch auf die Ausrüstung aus.

Bei Camping-Kochtöpfen gibt es in Bezug auf Materialien, die Gewicht und Kosten wesentlich beeinflussen, alles. So wie beim Rad auch: Von leichtem,

aber teurem Titan über günstige Aluminium-Gebinde bis hin zu gewichtigerem Stahl – ok: Carbontöpfe hat bis jetzt noch niemand erfunden. Aber das kann ja noch kommen. Jedes Material bringt unterschiedliche Eigenschaften in Bezug auf Gewicht, Wärmeleitung und Langlebigkeit mit sich. Aber auch die Kosten variieren deutlich.

Ein Topf alleine reicht nicht zum Kochen: Er heizt sich und seinen Inhalt schließlich nicht von selbst auf. Wer kochen will, braucht eine Hitzequelle. Wer nicht wildromantisch, aber ineffizient und – das vor allem – nicht überall sicher und legal am offenen Lagerfeuer kochen kann, wird wohl auch einen Campingkocher mitnehmen müssen. Egal ob auf dem selbstgebastelten Bierdosen-Spiritusbrenner oder dem klassischen Gaskocher: Hauptsache, das Wasser wird heiß. Allerdings sind hier auch Fragen nach Komfort, Gewicht und Handling nicht zu vernachlässigen. Ein wuchtiger Gasbrenner wiegt etwas mehr, ist aber ein zuverlässiger und leicht zu bedienender Begleiter in der Campingküche. Der selbstgebastelte Bierdosen-Spiritusbrenner wiegt und kostet dafür so gut wie nichts, geht aber umso leichter kaputt und sollte wie ein rohes Ei behandelt werden, damit er keinesfalls umkippt: Das Handling ist also deutlich anspruchsvoller.

Echte Gewichtsminimalist*innen verzichten allerdings längst auf Topf und Kocher und setzen auf „cold soaking“: Dabei werden Speisen in kaltem Wasser eingeweicht und ohne Erhitzen gegessen. Das funktioniert mit vielen Zutaten wie Haferflocken, Couscous, Minuten-Reis oder auch Kartoff-



Die „Bikekitchen“ mitten im Wald: Mit smartem Geräte- und Proviantmanagement geht das Kochen am Rad-Trip ohne Probleme, auch beim Essen muss man auf nichts verzichten

felpüreepulver überraschend gut. Wer auf süße Mahlzeiten setzt, kann so sehr einfach Overnight Oats mit Nüssen, Trockenfrüchten und Schokolade vorbereiten – mit etwas Milchpulver wird daraus sogar eine cremige, energiereiche Mahlzeit. Für herzhaftere Mahlzeiten eignen sich auch getrocknete Bohnen, Mais, Gemüsechips, Olivenöl und Gewürzmischungen.

Kann man machen, muss man aber nicht. Die meisten bevorzugen nach einem langen Tag im Sattel dann doch etwas Warmes im Bauch. Und sei es nur wegen der Wirkung warmer Gerichte auf Körper und Stimmung.

Wo kann ich einkaufen?

Oft übersehen, aber spätestens, wenn man darauf vergessen hat, essenziell: Die Frage nach der Verfügbarkeit von Wasser und Lebensmitteln sollte man schon bei der Routenplanung stellen. Entlang der beliebten und stark befahrenen Flussradwege oder der „großen“ EuroVelo-Routen finden sich in der Regel genügend Versorgungsmöglichkeiten, Märkte, manchmal noch Greißler – oder Supermärkte.

Das Kulinarik-Gepäck kann da überschaubar bleiben. Wer ein Bikepacking-Abenteuer in entlegene Regionen plant, sollte Lebensmittel oder vorbereitete Speisen mitnehmen.

Wobei „entlegene Regionen“ mitunter durchaus schon für Fahrten durch manche Dörfer im nördlichen Niederösterreich gelten kann.

Gewicht: trocken = leicht

Je abgelegener die Route und/oder je sportlicher das Tempo, desto wichtiger ist das Thema „Gewicht des Gepäcks“. Das gilt auch für Lebensmittel. Der Wassergehalt in Essbarem wirkt sich stark auf das Gewicht aus: Wasser ist schwer. Logische Folgerungen: Je geringer der Wassergehalt, desto leichter der Proviant. Ideal sind also gedörrte Früchte, getrocknetes Gemüse, Packerlsuppe, Nüsse oder vorgekochte, dann getrocknete Hülsenfrüchte, Soja- oder Erbsenflocken.

Der Haken: Trockenfutter alleine ist auf Dauer – erst recht im Sommer – zu trocken. Wenn weit und breit kein Brunnen zu finden ist, muss man erst wieder Wasser holen fahren.

Gewürze sollten haltbar und vielseitig einsetzbar sein. Mit einer schlaun Auswahl an Suppenpulvern, Kräutermischungen, Salz, Pfeffer, Paprika- und Chilipulver lässt sich fast alles gut abschmecken, ohne viel Gewicht im Gepäck zu haben.

Bei der Zusammenstellung von Rezepten für unterwegs sollte man auch auf Zutaten achten, die nicht lange

gekocht werden müssen: Was sich einfach mit heißem Wasser aufgießen lässt, spart Zeit und Brennstoff. Beim Weniger-heizen-müssen hilft auch eine isolierende Hülle aus doppelwandiger Alufolie. Einmal erhitzt, kommt der Topf in die Hülle. Das Gericht gart dann ohne zusätzliche Wärmezufuhr weiter.

Energie für unterwegs: Kohlenhydrate, Eiweiß, Fett

Wer unterwegs gut essen und satt werden will, braucht neben dem passenden Equipment vor allem eines: gute Planung. Eine einfache Grundregel hilft dabei: Jedes Gericht sollte aus (zumindest!) drei Komponenten bestehen: sättigenden Kohlenhydraten plus einer eiweißreichen Zutat und hochwertigem Fett. Diese Kombination liefert Energie und macht zufrieden.

Natürlich muss nicht jede einzelne Mahlzeit perfekt ausgewogen sein, solange die Tagesbilanz stimmt. Als Fundament bieten sich hier schnell zubereitete Trockenprodukte wie Haferflocken, Couscous, Bulgur, Pulver-Kartoffelpüree oder Instant-Ramen an. Eiweiß kommt in Form von Nüssen, Käse, Hülsenfrüchten, Wurst, Speck, Tofu oder Tempeh dazu. Und ein Löffel Olivenöl oder Nussmus rundet das Ganze ab. Geschmacklich ebenso, wie in Bezug auf die Nährstoffe.

Minimalistisch abseits unterwegs

Im neuen „Bikepacking“-Radgeber von Ralf Kerkerling finden Einsteiger*innen und Erfahrene alles, was sie für ihr nächstes Radabenteuer brauchen. Aber auch, was eben nicht notwendig ist: Es geht darum, nur das Wesentliche einzupacken. Packlisten kommen ebenso vor wie die Wahl des richtigen Fahrrads: Gravel? Hardtail? Trekkingrad? Von Taschen über optimale Bekleidung bis zum Übernachten und Kochen wird alles erläutert: der ersten Bikepacking-Tour steht nichts mehr im Weg. Der „outdoor“-Guide liefert dazu auch Tipps zu Routenplanung und Navigation. DRAHTESEL-Fazit: Mit diesem Buch ist man auf die nächste ebenso wie für die erste Tour bestens vorbereitet.

Kerkerling, Ralf:
Bikepacking und Radreisen. Expertenwissen zu Ausrüstung, Planung, Praxis
Stuttgart: Motorbuch Verlag, 2025
ISBN 978-3-613-50968-9
144 Seiten, 19,50 Euro



Zur Hochzeit mit dem Rad

Der Lebenstraum, die Welt auf dem Fahrrad zu erfahren, führte Matthias Schwarz 2022 über 20.000 Kilometer von Südtirol über den Balkan, Griechenland und die Türkei bis in den Iran, zur Hochzeit seines besten Freundes. Zurück ging es dann über den Nahen Osten, Jordanien, Israel und Zypern: Weltgeschehnisse, über die man sonst nur in den Nachrichten liest, erlebte der Autor auf seinem 17 Monate dauernden Roadtrip hautnah. Besonders begeisterten ihn die Begegnungen mit den Menschen in den 18 Ländern, die er sich erfährt, ihre Erzählungen und ihre Gastfreundschaft. Eine sympathische Einladung zu Neugier, Weltoffenheit und Abenteuerlust.

Schwarz, Matthias: **Persischer Wein. Wie ich im Bike-Rausch bis in den Iran radelte**
Bozen: Edition Raetia, 2025
ISBN: 978-88-7283-938-6
268 Seiten, 28 Euro



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



Orcas Kettenbriefe Alltagstraining

Ich bin kein Gym-Kid. Mir ist zwar bewusst, dass es seit langem Fitnesscenter und dergleichen gibt, aber diese Art Bewegung hat mich nie angesprochen. In einem Raum sein, um sich zu bewegen, ohne sich selbst vom Fleck wegzubewegen. Und doch habe ich mir ein Stück weit diese Art Training im Zuge meines Physiotherapie-Studiums angeeignet. Diese neuen Vokabeln, die Übungen, die Wichtigkeit der Wiederholungen, die Intensität, etc.

Ich bin weit davon entfernt, alles zu wissen, aber ich habe zumindest einen kleinen Überblick darüber bekommen.

Warum ich hier darüber berichte? Weil ich im Zuge des Studiums eine Spiroergometrie machen durfte und dort rausgekommen ist, dass meine Werte etwa vier Stunden Nettotraining entsprechen.

Ich trainiere allerdings nicht. Ich erledige nur alle Wege mit dem Rad und komme somit auf eine ganze Reihe an vielfältigen Bewegungen. Natürlich vermehrt im Ausdauerbereich, aber durch die Sprints an den Ampeln oder

je nach Stresssituationen und Terminen wird das Training punktuell intensiviert.

Ich möchte hier das Training in einem Fitnesscenter oder dergleichen nicht herabsetzen, sondern nur betonen, wie viel Auswirkungen bloßes „Alltagsradeln“ haben kann. Beides kann ja auch ergänzend gesehen werden. Es gibt keinen Bereich, der besser oder schlechter ist.

Solange die Freude an Bewegung vorhanden ist, ist mir alles recht. Ich bin eben am liebsten am Rad, um von A nach B zu kommen, quer durch Wien und gern auch in anderen Städten. Alleine, mit Freund*innen und der Familie. Wie gut ist es also, dass die Radwege immer mehr wachsen. Es gibt immer Potenzial nach oben. Es könnte immer noch sicherer und mehr sein und werden. Aber es bewegt sich etwas und ich bleibe in Bewegung.

FREILAUF

Gürtel für alle!

Falter-Chefredakteur Florian Klenk im DRAHTESEL-Gastkommentar:
„Die zehnspurige Autobahn in der Stadt ist ein Relikt des vergangenen Jahrtausends.“

Stellen Sie sich folgende Situation vor: Sie fahren mit dem Auto über den Gürtel. Plötzlich müssen sie von einer Straßenseite auf die andere schwenken, dann wieder retour. Immer wieder. Sie müssen mit dem Auto dabei über große Schienenrillen fahren, in denen ihre Autoreifen vielleicht stecken bleiben, während Ihnen von hinten ein Schienenfahrzeug nach dem Leben trachtet. Und beim Umspuren warten sie jedesmal ein paar Minuten an einer lähmend geschalteten Ampel, während tausende stinkende Brummer an Ihnen vorbeiziehen.

Zehn Spuren für den Autoverkehr

Sie wären genervt? Sie würden explodieren! Aber keine Sorge: Derlei werden Sie im Auto am Gürtel nicht erleben. Denn als Autofahrer stehen ihnen hier 10 Fahrspuren zur Verfügung. In Worten: zehn. Vier in jede Richtung zum Fahren, eine zum Parken. Soviele Spuren hat die Südost-Tangente.

Diese anachronistische Situation des Spurwechsels, des Schienensteckens, des Über-den-Haufen-gefahren-werdens erleben Sie nur als Radfahrer*in. Jeden Tag – am Gürtelradweg. Er stammt aus dem vorigen Jahrhundert. Er ist ein verkehrspolitischer Dauerskandal.

Man wünscht, sich, dass der Bürgermeister ein einziges Mal mit einem Rad vom Hauptbahnhof zur Nussdorfer Straße fährt. Nur einmal.

Wien braucht einen Befreiungsschlag

Es ist kurios: Während in Paris, Utrecht, Amsterdam, Kopenhagen die Radfahrer*innen Highways und Mega-Garagen bekommen und die Städte leiser und lebenswerter werden, zaudert das Rote Wien, am Gürtel nur eine einzige Fahrspur abzugeben, um den immer mehr werdenden Radler*innen (und den „Ich bin ein Fahrrad“-Zusteller*innen) jenen Platz zuzugestehen, den sie längst verdienen.

Im Gegenteil: Erst kürzlich betonte der Bürgermeister, dass die Wiener

ihre Hauptverkehrsachsen brauchen. Er meint nur Autofahrer. Sagt ihm bitte jemand, dass am Gürtel rund 100.000 Menschen leben? Meist ohne Auto.

Nein, es braucht – wie auf der Mariahilfer Straße – endlich einen radikalen Befreiungsschlag. Der Gürtel verdient auf jeder Seite einen breiten, modernen, vom Autoverkehr abgesetzten Rad-Highway und Zonen für Fußgänger. Wenn das erledigt ist, wenn der Gürtel verkehrs-ökologisiert ist, sollen die Bauarbeiter zum Ring fahren und einen Fahrstreifen zum Radweg machen. Zwischenstopp: Zweierlinie.

Das geht nicht? Doch! Man fahre nach Amsterdam, Paris, Kopenhagen und Utrecht und staune, wie es geht. Und wie sehr die Leute das schätzen.



„Wiens Bürgermeister sollte am Rad vom Hauptbahnhof zur Nussdorfer Straße fahren. Nur einmal.“

Florian Klenk
ist Falter-Chefredakteur und Stadtradfahrer. Den Gürtelradweg nutzt er fast täglich.

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



Der Bergspezl 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



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



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



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



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



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



popsykkel – miteinander radeln
fahrräder, kinderräder,
hauseigene werkstatt
Reindorf-gasse 9
1150 Wien
Tel.: 01/996 98 53
mail@popsykkel.at
popsykkel.at



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



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



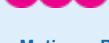
NXT CargoBikes
change your ride
Kaisermühlenstraße 8/1A
1220 Wien
Tel.: 0676 / 612 12 20
shop@nxtcargobikes.at
nxtcargobikes.at



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
wienerwaldbiker.at



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



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



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



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



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



Veloserv – die mobile Fahrradwerkstatt
Vor-Ort-Service in und um
5020 Salzburg
Tel.: 660/419 37 86
info@veloserv.at
veloserv.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



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



Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

42. Jahrgang / Heft 2

Erscheinungsdatum
30 Mai 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
Dasha Zaichanka
dashaza.com
© dashazaichanka

Radabstellanlagen

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

radparkplatz.at

Connexurban
Fahrradparker /
Überdachungen
Tel.: 07613 / 8895
connexurban.at
CONNEXURBAN
PRODUCTS

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



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



Rasti GmbH
An der Mühle 21
D-49733 Haren
Tel.: +49 5934/7035-0
rasti.eu



Radverleih

Pedal Power Vienna
rent a bike / city bike tours
Bösendorferstraße 5
1010 Wien
Tel.: 01 / 729 72 34
pedalpower.at



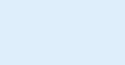
Hochschaubahn
Reparatur+Garage
Prater 113
1020 Wien
Tel./Fax: 01 / 729 58 88
radverleih-hochschaubahn.com



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



Radverleih Donauinsel
Verleih, Verkauf, Werkstatt,
Radgarage
Floridsdorfer Brücke Donauinsel
Parkplatz
1210 Wien
Tel.: 01/278 86 98
donauinsel@rad-verleih.at
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



Lease a Bike Österreich GmbH
Rauf auf's Radl – die
Spezialistinnen für
Dienstrad-Leasing!
Otto-Bauer-Gasse 6/3-5
1060 Wien
Tel.: 01/435 02 98
info@lease-a-bike.at
lease-a-bike.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



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



Triebel – Dein Schuhmacher
Reparaturspezialist
Gersthoferstraße 47
1180 Wien
Tel.: 01/478 43 44
office@dein-schuhmacher.at
dein-schuhmacher.at



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



Radlobby Österreich ist
Mitglied des Europäischen
Radfahrverbandes ECF.

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



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



WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

Blockwart-Tool oder Gamechanger?

Garmins Bike-Dashcam „Varia Vue“ filmt Unfälle oder schwere StVO-Verstöße. Die in solchen Fällen sogar legalen Aufnahmen können vor Gericht helfen. Ob sie das Zu-knapp-Vorbeifahr-Problem aber lösen, ist ungewiss.

KAMERAKIND: Tom Rottenberg

Die erste Frage ist rasch beantwortet: Ja, Garmins „Varia Vue“ funktioniert. Zuverlässig, mit hervorragender Bild- und Tonqualität, lang haltendem Akku und auch das Frontlicht kann alles, was ein gutes Licht können soll und muss. Und: Ja, auch ohne Garmin-Radcomputer kann man die im Frühjahr auf den Markt gekommene Dashcam des US-Device-Giganten nutzen. App aufs Handy, „Vue“ in der Halterung fixieren, einschalten, losfahren.

Daheim: ein Horrorvideo

Danach, daheim, sieht man dann oft einen Horrorfilm: Die „Varia Vue“ filmt nach vorne. Nahtod-Erlebnisse, zu enges Vorbeirauschen, Abdrängversuche ... alles ist festgehalten. Inklusive Zeit, Ort und (eigener) Geschwindigkeit – wenn man das Gerät so einstellt. Würde man solche Aufzeichnungen regelmäßig veröffentlichen, hätten bald nicht nur Drängler, sondern auch Exekutive und Politik massiven Erklärungs- und Handlungsbedarf: Es geht hier, sieht man ganz klar, nicht um Einzelfälle.

Öffentlich zeigen ist illegal

Die Sache hat aber einen Haken: Das Veröffentlichen, ja schon das kontinuierliche Mitfilmen und Speichern solcher Aufnahmen, ist eindeutig illegal. Im Fall eines Unfalls sowie bei Erfüllung gravierender Tatbestände, erklärt ÖAMTC-Jurist Matthias Nagler, kann „eine anlassbezogene Dokumentation im unbedingt erforderlichen zeitlichen Ausmaß ... unter bestimmten Voraussetzungen (aber) zulässig sein.“ Darum speichert die Dashcam ja auch nur, wenn sie einen Unfall erkennt.

Das Gerät lässt sich aber eben auch so einstellen, dass es ständig aufzeichnet. Oder, sofern man ein Bike-Rück-

Nicht nur Kamera, sondern auch ein Licht. Das nur nebenbei.



Standbild aus einem Italo-Horrorfilm: Derlei könnte man anzeigen – und nun auch belegen.



Das **Garmin Varia Vue Frontlicht** mit 4k Dashcam kostet 549,99€
garmin.com

Radar hat, sobald sich etwas von hinten nähert. Diese Aufnahmen müsste man, gibt es keinen sehr triftigen Grund, sie zu behalten, eigentlich sofort löschen. Eigentlich.

Meist als Beweismittel akzeptiert

„Anlassbezogen“ erstellte Dashcamaufnahmen hingegen nicht. Die, erklärt Nagler, würden „in Zivilrechts- und Strafverfahren von den Gerichten als Beweismittel bislang meistens akzeptiert.“ Radlobby-Vertrauensanwalt Johannes Pepelnik bestätigt das, hat aber grundsätzliche Bedenken: „Kontrolle und Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung sind Aufgabe der Ex-

ekutive.“ In Österreich stelle die sich aber – im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern – taub und blind.

Dennoch, so Pepelnik, könnte es „Wirkung zeigen, wenn sich rumspricht, dass Abstand-Ignorieren belegt und angezeigt werden könnte.“ Pepelnik verweist auf Radarkästen am Straßenrand: „Sobald Gefahr besteht, erwischt zu werden, ändert sich das Fahrverhalten.“ Was tatsächlich etwas bringen würde? „Wenn morgen in der KRONE steht „Polizei: Aktion-Scharf gegen knappe Radler-Überholen“, halten übermorgen alle die Abstände ein.“ Das liege dann aber nicht an Dashcams: „Die fördern nur die Blockwartmentalität.“

Fotos: Tom Rottenberg

Ein Rad für alles – kann das gehen?

Dass man mit Falträdern in Öffis und rund um die Welt kommt, ist bekannt. Aber: Machen sie auch beim Graveln und im Pumptrack Spaß?

Test



Vier Köpfe, zwei Bikes, viel Spaß: Birgit Schwarzenberger, Gernot Moherndl, Markus Titz, Paul Kubalek

TESTFAHRER*INNEN: Birgit Schwarzenberger, Gernot Moherndl, Markus Titz, Paul Kubalek
Fotos: Paul Kubalek

Klappräder nicht nur für die „letzte Meile“ vom Bahnhof, sondern für den Alltag? Graveln, Pumptrackfahren und auch sonst noch allerlei damit? Ist das sinnvoll? Macht das Spaß? Und vor allem: Kann das überhaupt funktionieren?

Sagen wir so: Es gab und gibt Menschen, die mit falt- und Klapprädern sogar Weltumradelungen angegangen

sind. Und diese „Rundfahrten“ erfolgreich beendeten. Aber bekanntlich ist ja nicht alles, was möglich ist, auch sinnvoll. Und macht darüberhinaus auch noch Spaß.

Unlängst hat allerdings die britische Kult-Faltrad-Marke Brompton – nach Jahrzehnten der Treue zu kleinen 16-Zoll-Rädern – ein neu konstruiertes 20-Zoll-Faltrad auf den Markt gebracht. Und behauptet selbst-

bewusst: „Damit geht alles.“ Doch der DRAHTESEL sagt: „Das wollen wir sehen!“, und schickte vier Tester*innen mit dem Brompton G und dem vergleichbaren falt-Mitbewerber, dem „Rocky Bonkers“ aus dem Hause „Vello“, auf die Straße. Aber eben nicht nur dorthin.

Hier kommen nun ihre – ganz bewusst ganz subjektiven – Erlebnisse und Testberichte.

Anzeige

Fahrrad Brake Foam

Minimiert und entfernt quietschende Geräusche bei Bremsscheiben und Belägen



Speziell für die intensive Reinigung von Fahrradbremsen entwickelt. Die leistungsstarke schaumbildende Formel auf Kohlenwasserstoffbasis dringt tief in die Bremsscheibe ein, löst Öle, Fette, Schmutz und Ablagerungen und sorgt für eine porentiefe Reinigung. Dank der lang anhaltenden Schaumbildung (ca. 2 Minuten) entfaltet der Reiniger seine volle saugende Wirkung, wodurch selbst hartnäckige Rückstände effektiv entfernt werden. Quietschen und lästige Geräusche der Fahrradbremscheibe und Bremsbeläge werden effektiv entfernt!



ALPIN CHEMIEPRODUKTE Gewerbegebiet Habichen 2 6433 Oetz – Tirol
Tel.: +43 676 907 12 94 E-mail: office@alpinindustriechemie.com

Lignovit Bike bio Wachs & Öl

Universelle Pflege und Schmierung für Kette und Zahnkränzen von Fahrrädern



Leistungsstarkes Wachs & Öl, das speziell für den vielseitigen Einsatz bei Gangschaltungen, Antriebsketten sowie der Pflege von allen beweglichen Teilen bei Fahrrädern entwickelt wurde. Mit seiner einzigartigen biobasierenden Formel schützt es zuverlässig vor Rost und Korrosion, reduziert die Reibung und sorgt dafür, dass mechanische Teile sowie Fahrradketten- und Schaltungen jederzeit reibungslos funktionieren. Der Verschleiß wird durch die anhaltende Wachsölkombination und eine hervorragende Kriecheigenschaft erheblich reduziert.

In Kürze in vielen Fachgeschäften erhältlich.

Birgit Schwarzenberger Ein Punktesieg für Brompton

Das **Brompton G-Line** hat mich positiv überrascht. Es fährt sich stabiler als ältere Modelle – fast wie ein Citybike, selbst auf losem Untergrund. Der Klappmechanismus funktioniert gewohnt zuverlässig. Einziger Minuspunkt: Im zusammengefalteten Zustand liegt der Schwerpunkt recht weit oben und seitlich, was das Rad etwas wackelig macht – da ist das klassische Modell stabiler.

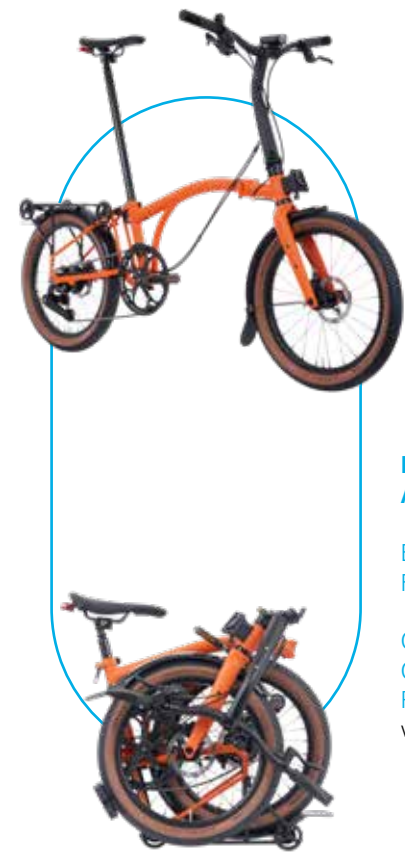
Das **Vello Rocky Bonkers** punktet mit breiten Reifen und einem komfortablen Lenker. Es fährt sich angenehm, auch auf Schotter oder über kleine Schwellen. Praktisch ist der große Gepäckträger, auf dem sogar Standard-Packtaschen von Ortlieb Platz finden. Der Träger ragt allerdings weit nach hinten, was beim Falten stört: Er ist ein zusätzlicher Schritt in einem ohnehin komplexen Prozess. Ohne Erklärung ist das Klappsystem kaum intuitiv – und „kompakt“ ist das Ergebnis leider auch nicht. In vollen Öffis hilft das kleinere

Format zwar ein wenig, aber mit dem handlichen Brompton kann es nicht mithalten.

Mein Fazit? Wer ein leicht faltbares, alltagstaugliches Rad sucht, liegt mit dem Brompton G-Line richtig. Das Vello ist fahrtechnisch top und vielseitig, aber beim Thema Kompaktheit muss man Abstriche machen.



Schwarzenberger schätzt am Brompton die Kompaktheit



Die beiden
Alleskönner:

Brompton G-Line Roller
Frame 8-Gang

Gewicht: 15,1 kg
Gänge: 8
Preis: 2.969 €
www.brompton.com



Moherndl am Brompton im Pumptrack:
„Erstaunliche Stabilität und Komfort“

Gernot Moherndl „Das Vello ist am Berg angenehmer“

Das **Brompton G-Line** hat mich wirklich überrascht! Im Vergleich zum 16-Zoll-Brompton bietet es mit den 20-Zoll-Rädern auf Schotterwegen erstaunliche Stabilität und Komfort. Grip und Komfort der sehr breiten 54 mm Schwalbe G-One Allround-Reifen ist super und gibt einem auch in Kurven ein sehr sicheres Gefühl. Durch den tieferen Schwerpunkt ist der Grip sogar besser als auf einem normalen Gravelrad mit schmälere Reifen. Auch falten und Transport im Zug waren unkompliziert. Allerdings ist das G-Line zu-

sammengeklappt größer und schwerer als das 16-Zöller. Da merkt man auch die 8-Gang Nabenschaltung. Wer nur auf Asphalt unterwegs ist, für den ist das 16-Zoll-Brompton wahrscheinlich die bessere Wahl. Alles in allem ist das G-Line ein tolles Rad für alle, die auch mal abseits der Straße unterwegs sein wollen.

Das **Vello** mit breiten Reifen ist ein leichtes und agiles Faltrad, das sich auch auf Schotterwegen gut fahren lässt. Im Vergleich zum Brompton G-Line bietet es etwas weniger Grip, oder lag es am Reifendruck, als ich das probiert habe? Die 10-Gang Kettenschaltung ist sportlicher als die Nabenschaltung des Brompton und macht, wie auch das geringere Gewicht, das Fahren am Berg angenehmer. Allerdings ist der Faltmechanismus des Vello etwas komplexer und erfordert mehr Übung. Sollte man regelmäßig einige Höhenmeter vorwiegend auf Asphalt absolvieren und das Zusammenfallen nicht mehrmals täglich erfolgen, wäre das Vello die bessere Variante für mich.

Fotos: Paul Kubalek, Hersteller



VELLO ROCKY Bonkers
inkl. Gepäckträger und
Schutzbleche

Gewicht: 15,1 kg
Gänge: 10
Preis: 1.918 €
www.vello.bike

Markus Titz Schneller mit dem schwereren Rad

Die Gangschaltung am **Brompton G-Line**, vier für Straße, vier für Steigung ist gut aufgeteilt, trotz größerem Abstand zwischen viertem und fünften. Fahren ist super angenehm, ich fahre meine gewohnte Strecke zur Arbeit schneller. Es ist leichtgängig und wendig, mit voll beladener Tasche kaum anders als ohne. Die Sitzposition ist angenehm und die Lenkergriffe liegen gut in der Hand.

Es fühlt sich doch schwerer an als mein Brompton, der hohe einseitige Schwerpunkt im gefalteten Zustand macht es etwas schwerer zu tragen. Und – das ganze kippt gern auf die übergewichtige Seite.

Im Gegensatz zum 16-Zoll-Brompton ist der Faltmechanismus verbessert, man muss weniger schrauben bis die Teile auseinander gehen. Es ist nur alles etwas größer, was es mir mit meinen 170 cm Körpergröße nicht vereinfacht. Im Zug muss ich aufpassen, dass es mir nicht davonrollt. Die Rollen am Gepäckträger sind fast zu gut.

Die Außen-Gangschaltung des **Vello Rocky Bonkers**

ist leichter zum Rauf- und Runterschalten, aber von der Aufteilung gefällt mir die Schaltung am Brompton besser. Das Fahrgefühl ist an sich gut. Bei engen Kurven wirkt das Rad steif beim Einlenken. Ich bin nicht an den exakt geraden Lenker gewöhnt. Den Klappmechanismus finde ich zu aufwendig, das würde ich beim Öffi-fahren nicht schaffen, bevor ich in den Zug steige oder auch im Zug vor dem Aussteigen. Vor allem, dass man den Sattel rausnehmen muss, um den Gepäckträger aus dem Weg zu bekommen, gefällt mir gar nicht.



Markus Titz: Das Handling des Vello war nicht ganz so überzeugend.



Das „wunderbare Gefühl“ über Sandhaufen zu fahren: Paul Kubalek am Vello.

Paul Kubalek Träume von Vello-Bikepack-Touren

Zuerst auf's **Brompton**. Wie das fährt! Durch die Stadt sausen macht riesig Spaß. Die Reifen auf 3 bar abgelassen, spüre ich wenig von Kopfsteinpflaster und Straßenbahngleisen. Acht Alfine-Gänge sind gut und genug, springen auch unter Belastung einwandfrei weiter. Die hydraulischen Bremsen vermitteln Sicherheit. Ab zum Bahnhof, falten – fast so wie beim „kleinen“ Brompton. Nur das Klapp-Pedal wird jetzt herausgezogen und in ein dafür vorgesehenes Loch gesteckt. Warum nur? Vor dem Aussteigen aus dem Zug fällt mir das Rad Richtung Lenkerseite um, weil ich es einmal kurz ausgelassen habe. Es hat ein einseitiges Übergewicht. Das ist etwas enttäuschend.

Ab auf die Schotterwege. Und wieder: Es macht einfach Spaß damit herumzufahren. Das könnte ich stundenlang tun – vielleicht auch tagelang?

Jetzt mit dem **Vello**. Fahren macht ähnlich Spaß, auch wenn ich wegen des größeren Abstands zwischen Lenker und Sattel mehr nach vorne lehne. Aber eine lange Tour mach ich heute nicht, und so ist es eine Freude, über Wiener Hügel und Park-Sandhaufen zu schneiden. Das fühlt sich wunderbar an.

Ab in den Zug. Ich hab das Falten geübt, ich kann das jetzt genauso schnell – alles eine Frage der Gewohnheit. Nur der (als Extra zu habende) Gepäckträger ist zusätzlich einzuklappen, und wenn man will, die Pedale und Lenkerenden.

Draußen am Feldweg ist alles gut, und ich träume, auch damit vollbepackt eine Tour zu fahren. Wenn ich bewährte Packtaschen drauf tun will, ist sowieso das Vello erste Wahl, weil die auf den Gepäckträger gut draufpassen. Außerdem hat der auch ein Mik Aufnahmesystem, in das man viele verschiedene Taschen sicher einrasten kann.

A

GoCab

Bis zu acht Kinder lassen sich mit diesem Fahrradtaxi mit elektrischer Tretunterstützung transportieren. Das förder- taugliche Fahrrad ist einfach zu lenken, hat einen kleinen Wendekreis und sogar einen Rückwärtsgang. Mit dem er- weiterbaren Verdeck können die Kinder immer trocken transportiert werden.

Gesehen bei
Clever Cycling
Kremstalstraße 93
4050 Traun
um derzeit 11.999 €
clevercycling.at

B

Manoli

fertigt in Wien langlebige Fahrradgriffe aus pflanzlich gegerbtem Leder – inspiriert vom klassischen Sattlerhand- werk und ausgezeichnet für Innovationskraft. Mit feiner Haptik, sechs edlen Farben und patentiertem Design steht Manoli für hochwertige Handwerkskunst statt kurzle- bigem Wegwerfplastik.

Gesehen
online und im Fachhandel
um 119 €
manoligrips.com

C

Airbell Pro

Ein dezent in der Klingel versteckter Ortungssensor ermöglicht es, den Stand- ort des Fahrrades jederzeit online abzufragen. Im Falle eines Diebstahls kann es so im Handumdrehen wieder gefunden werden. Die Pro Variante ist mit allen Apple Mobilgeräten kompatibel. Wer keine Apple-Produkte nutzt, greift auf die Standard Vari- ante zurück und setzt selber einen Sensor eines anderen Herstellers ein.

Gesehen bei
Cooperative Fahrrad
Gumpendorfer Str. 111
1060 Wien
um 44,90 €
fahrrad.co.at

NEU AM MARKT Das DRAHTESEL Schaufenster



D

otinga

Flip V3 ist ein Radtaschen- Rucksack-Hybrid, der sowohl auf Touren als auch im Alltag überzeugt. Durch seine se- kundenschnelle Umwandlung ist der Flip vielseitig einsetz- bar und ein universell-idealer Begleiter. Laut Hersteller ist er zu 100 Prozent wasser- dicht, auch eine reflektierende Version ist erhältlich.

Gesehen
online
ab 179,95 €
otinga.de

E

SQlab

Der neue 60X ERGOWAVE® active 2.2 bietet eine kürzere Sattelnase für mehr Bewe- gungsfreiheit auf technischen Trails. Das SQlab Stufensat- tel-Konzept sorgt für optimale Druckverteilung, die active- Technologie für eine dyna- mische Position. Für E-MTB, Enduro und All-Mountain in gängigen Breiten erhältlich.

Gesehen
online und im Fachhandel
um 159,95 €
sq-lab.com

F

KTM

Beim 18,6 Kilogramm leichten E-Bike MACINA URBANA- TOR SX kann die CompactTu- be 400 WH Batterie einfach nach oben aus dem Rahmen entnommen werden. Eine Möglichkeit, die Reichweite zu vergrößern, bietet der BOSCH PowerMore Range Extender mit 250 WH. Dieser kann an den KTM SX Modellen direkt am Akkucover befestigt werden.

Gesehen
im Fachhandel
um 3.899 €
ktm-bikes.at

Das Schaufenster ent- steht in Kooperation mit Herstellern und Fahrrad- geschäften.

Fotos: Hersteller, Fahrradgeschäfte

ARGUS Shop



Ortlieb Vario PS
Fahrradricksack & Fahrradtasche
in verschiedenen Farben erhältlich
199 Euro



Air Support Alu
Kleine Pumpe mit großem Druck
statt 21,95 Euro
nur 12,80 Euro



**KTM
Chester 8**
moss grey matt
statt 1.249 Euro
nur 899 Euro



Ausstellungsstücke zum Sensationspreis

**Kenzel Sit N'Go
7-Gang**
statt 489 Euro
nur 389 Euro



**Thule Bexey
Fahrrad Hundeanhänger**
Größe L inkl. Strolling Kit L
und Dog Bed L
statt 1.219,85 Euro
nur 799 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.

**REPARATUR
BONUS**
Repariert statt ausrangiert.



Durch die Bergwelt der Steiermark

Diese Zweitagestour eignet sich für einen sportlichen Kurzurlaub in der Steiermark abseits der überlaufenen Flussradwege. Am Programm stehen unter anderem bedeutende Architektur, spirituelle Orte, kreatives Handwerk - aber vor allem grandiose Bergwelten und Ausblicke.



BERICHT: Heidi Schmitt und Stephan Landgraf

In Mürrzuschlag beginnt die Reise am Mürrztalradweg (R5). Überwiegend auf Radwegen geht es bis Neuberg mit seiner ehemaligen Zisterzienserabtei. Ebenfalls einen Besuch dort wert: die Glasmanufaktur.

In Mürrzsteg folgt man nach einer Pause bei der Kirche dann der Mürrz auf der wenig befahrenen B23 bergauf – und über den Lahnsattel geht es gemütlich auf 1.015 m, den höchsten Punkt der Tour. Das Niederalp wird nicht empfohlen: zu viele Motorräder.

Nun folgt man dem Terzbach bis Terz, biegt auf die B21, folgt der Salza und fährt über Serpentinaen nach Mariazell. Der Wallfahrtsort ist ob seiner Basilika, aber auch der Gastronomie ein weiteres Highlight.

Wildromantische Täler

Am Talboden erreicht man die mäßig befahrene B20, danach zweigt rechts die B24 ab – entlang der Salza führt ein wild-romantisches, enges Tal zum ersten Etappen- und Übernachtungsziel: Wildalpen. Die Zweite Wiener Hochquellenleitung versorgt von hier aus Wien mit Trinkwasser. Doch Vorsicht: An Tunnelbauten muss man die Fahrbahn mehrfach queren.

Von der Salza zum Stift Admont

Am zweiten Tag begeistert die grandiose Berglandschaft entlang der Hochschwabstraße bis Palfau. Erst biegt man auf die B25, dann in die Salzastraße. Verkehrsarm geht es weiter bis Großreifling. Dort mündet die Salza in die Enns. Man folgt der Eisenstraße, dann geht es rechts gen St. Gallen. Nach dem Puchauer Bach geht es über die alte Erbstraße abseits der B117 Richtung Buchauer Sattel, dann auf Nebenstraßen nach Weng und die alte Gesäusestraße. Diese führt zum Ennsradweg (R7) und folgt ihm Richtung Selzthal und zum Stift Admont. Das wurde 1704 errichtet – das älteste Kloster der Steiermark. In der größten Klosterbibliothek der Welt birgt es Wissen aus Jahrhunderten.

Über die Aignerstraße geht es dann auf der linken Enns-Seite noch 14 km bis zum Bahnhof Selzthal.

Die Basics: Es geht fast ausschließlich über asphaltierte oder gut befestigte Wege. Gute Kondition oder E-Bike werden empfohlen. Mürrzuschlag und Selzthal sind sehr gut ans fahrradmitnahme-kompatible Bahnnetz angebunden.



Briefe aus der Ferne

Dieses Mal: Oberschlesien und Böhmen

Manchmal ist die Ferne ganz nah. Denn es sind keine 400 Kilometer von Wien ins polnische Katowice in der oberschlesischen Industrieregion. Der Ort war, so wie das unweit gelegene mährische Ostrava, lange berüchtigt für seine schlechte Luftqualität. Nach einer schmerzhaften Deindustrialisierung sind die Kohlegruben und Stahlwerke der Region heute aber Museen - und lohnende Etappenziele.

Weiter westlich wird Oberschlesien grüner und ländlicher und Richtung tschechische Grenze wird es sogar ein wenig hügelig. Wir wählen hier gezielt wenig befahrene, dafür mitunter etwas ruppige Straßen, denen oft noch Spuren des Hochwassers von 2024 anzusehen sind: Die Schäden waren teils enorm und die Behebung dauert noch an.

Doch dann geht es nach Böhmen – ins Land der Radler. Die gibt es hier nämlich auf zweierlei Art: Zum einen hat die Region eine beeindruckende Freizeit-Radkultur. Familien mit Kindern nutzen die ruhigen Nebenstraßen ebenso gerne wie Gruppen von Rennradfahrer*innen in stylischen Trikots und akkurat nach oben gezogenen, farblich passenden Socken. Und wenn man eine Pause braucht, lockt überall die zweite Lesart von 'Radler': alkoholfreies Bier mit Limo in vielen Geschmacksrichtungen (heiße Empfehlung: „Pomelo & Grep“) - manchmal sogar vom Fass!

Gudrun Schöllhammer

Mehr auf: le-chat-a-velo.at

Rad-Skulpturen erinnern an die Stahl- und Kohle-Zeit.



Fotos: Heidi Schmitt, Ulrich Kiermayr

„Das ist der Jackpot“

Manche Leben für das Reisen mit dem Rad, einige wenige aber davon: Das Salzburger Radreise-Influencer-Paar „Saddle Stories“ erzählt, wie alles begann und wie sie Profis wurden



„Man kann nie genug Leute zum Radfahren motivieren.“ Auf YouTube und Instagram können die 70.000 Saddle-Stories-Follower alle Abenteuer (beinahe) live miterfolgen.

Unter dem Namen „Saddle Stories“ sind Angelika Hinteregger (34) und Reinhard Maxbauer (38) in der Rad-Reise-Community Stars: Die „Bike-Fluencer“ aus Salzburg leben davon, über das Radreisen zu erzählen. Vom Radfahren erzählt das Salzburger Paar seit 2018. Da fuhren sie 27.000 Kilometer weit durch insgesamt 24 Länder. Von Schottland übers Nordkap bis nach Malaysia.

Die beiden erkunden die Welt auf dem Gravel- oder Reiserad und zu Fuß. Mittlerweile reisen Angi & Reini (so ruft sie alle Welt) auch per Faltboot und schwimmend. Ihren Abenteuern folgen auf YouTube und Instagram heute über 70.000 Outdoor-Follower – auch wegen des hier vermittelten Know-hows.

INTERVIEW: Valentin Eisendle

DRAHTESEL

Wie seid ihr zum Radreisen gekommen?

Angi: Meine erste Berührung mit dem Radreisen war, als mein Vater und mein Bruder mit dem Rad nach Griechenland gefahren sind. Später, mit 19 Jahren, wollte ich mit meiner besten Freundin nach Paris fahren. Wir beschlossen, das mit dem Rad zu machen. Wir hatten keine Erfahrung und keine spezielle Ausrüstung, aber dieses Abenteuer war der Beginn meiner Leidenschaft fürs Radreisen.

Reini: Anfang 20 habe ich mit Triathlon begonnen, da gehört Radfahren natürlich dazu. Es ging mir primär um die sportliche Herausforderung. Erst als wir einander 2015 kennengelernt

haben, hat sich das mit dem Radreisen entwickelt. Wir sind damals von Venedig nach Rom gefahren – ein super Erlebnis. Irgendwann kam dann die Überlegung: Warum aufhören, wenn es am schönsten ist? So entstand die Idee einer Fahrrad-Weltreise.

Viele leben fürs Radreisen, ihr davon: Ihr betreibt Bikepacking mittlerweile hauptberuflich. Wie geht das?

Angi: Ja, genau: Seit Jänner 2023 sind die „Saddle Stories“ unser Vollzeitjob, unsere einzige Einkommensquelle. Saddle Stories ist ein bisschen wie ein klassisches Reisemagazin: Unsere „Leser“ sind unsere Zuseher. Wir sprechen zu einer sehr speziellen Zielgruppe, die



facebook.com/saddlestories.at
instagram.com/saddlestories.at
youtube.com/@saddlestories_at

Die aktuellen Top 3 Routen von Saddle Stories:

Gravel Austria - Tirol
West nach Ost

Bikepacking im SalzburgerLand:
Die „harte“ Gravelroute

„Naturparke Gravel-Crossing“ -
Von Mannheim nach Basel

Alle Saddle Stories-Routen sind auf dem Komoot-Profil der beiden abrufbar.



Zelt und Rad sind immer dabei. Auch bei der 9-Seen-Challenge: Er schwimmt, sie paddelt – und dann wird campiert.

Tipp von den Radreise-Profis

Wäsche schnell trocknen: Einfach das nasse Kleidungsstück in ein Handtuch einrollen und draufsteigen oder fest einrollen – damit drückt man die Feuchtigkeit heraus, das Teil ist am nächsten Morgen definitiv trocken.

sich fürs Radfahren interessiert. Wenn wir über eine Region berichten, erreichen wir also genau die Leute, die an diesen Themen interessiert sind. Das ist eine sehr „spitze“ Zielgruppe und daran, solche Zielgruppen punktgenau zu erreichen, haben Firmen und Tourismusregionen enormes Interesse.

Egal ob es um Radwege oder das nächste Zelt geht: Firmen interessiert unsere Reichweite. Aber: Es muss passen. Wir wählen Kooperationspartner nur dann aus, wenn wir ihre Routen oder Produkte auch privat nutzen würden.

Reini: Man kann nie genug Leute zum Radfahren motivieren. Wenn man, was man gerne tut, zum Beruf machen kann, ist das der Jackpot. Wie in einem Print-Magazin gibt es bei uns Werbeeinschaltungen, aber auch Beiträge, für die wir nichts bezahlt bekommen. Derzeit etwa arbeiten wir an unserer „9-Seen-Challenge“: Ich schwimme in acht Tagen durch neun Salzburger Seen, jeweils der Länge nach. Angi begleitet mich mit einem aufblasbaren Packraft, auf dem unser Zelt und mein Rad liegen. Ich radle dann zum nächsten See, während sie läuft. Und das wiederholt sich dann immer wieder.

Wow – warum?

Angi: Weil es Spaß macht. Und auf YouTube kann man alles mitverfolgen. Klassische Radwege sind für uns mittlerweile Arbeitsalltag – wir fahren dort zwar wahnsinnig gern, aber es ist spannend, andere Sachen auszuprobieren. So entstand diese Challenge.

Ihr spielt mittlerweile in der Championsleague. Aber: Wie beginnt man am besten mit dem Radreisen?

Reini: Ich würde zuerst überlegen, wie fit ich bin. Davon hängt ab, ob ich lieber locker durch Niederösterreich radle oder mir die Berge von Tirol zutraue. Dazu gehört auch, ob ich gemütlich mit dem E-Bike oder dem Bio-Rad fahre.

Und wie komfortabel es sein soll. Am besten beginne ich mit einer kurzen Tour mit nur einer Übernachtung. Wenn ich mit dem Zelt unterwegs bin, zuerst am Campingplatz statt wild: Das nimmt Druck raus und macht vieles planbarer.

Angi: Man sollte sich am Anfang nicht zu viel vornehmen, nicht gleich alles wollen. Was wichtig ist: eigene Erwartungen ehrlich abklären. Wenn ich an Zelten denke, fühle ich mich da

wohl? Traue ich mir das zu? Man kann sich ja langsam herantasten.

*Welche Routen oder Regionen empfiehlt ihr Einsteiger*innen?*

Angi: Für den Einstieg eignen sich Flussradwege besonders gut, sie sind meist gut ausgeschildert, man kann sich leicht versorgen und es gibt kaum Steigungen. Klassiker wie der Donauradweg oder der Alpe-Adria-Radweg sind da ideal.

Reini: EuroVelo-Routen unterscheiden sich voneinander stark in puncto Weg-Qualität: Manche Abschnitte sind super ausgebaut, andere deutlich weniger. In Österreich, Frankreich, Belgien oder Deutschland sind die EuroVelo-Routen meist top, während etwa Kroatien sehr unterschiedlich ausgebaut ist – teils katastrophal, teils sehr gut.

*Und welche konkreten Tipps gebt ihr Anfänger*innen mit auf die Reise?*

Angi: Am einfachsten ist es, eine fix-fertige Route zu wählen, zum Beispiel von Routenplattformen wie Komoot. Tourismusverbände stellen oft Routen-Daten zur Verfügung. Wichtig: Schon bei der Planung genau auf



Begonnen hat es mit (zu) viel Gepäck, heute wird der Graveler ultraleicht-minimalistisch gepackt.

Steigungen, Untergrund und die Eignung der Wege fürs Rad achten.

Reini: Immer dabei haben sollte man ein kleines Werkzeugset für Pannen, ein Erste-Hilfe-Set, Wasser und Snacks für die Strecke – und natürlich einen Helm. Das Schichten- oder Zwiebelprinzip ist beim Radfahren sehr praktisch: Man muss beim Packen auf das Gewicht achten. Besonders, wenn man nicht mit einem E-Bike fährt, macht es einfach mehr Spaß, weniger Gepäck dabei zu haben. Tatsächlich lernt man recht rasch, wie wenig man wirklich braucht.

Anzeige

Anzeige

Rad-Reisen 2025

DREI EUROPÄISCHE FLÜSSE - DREI AUFREGENDE RAD-ABENTEUER



01

Entlang der Fulda

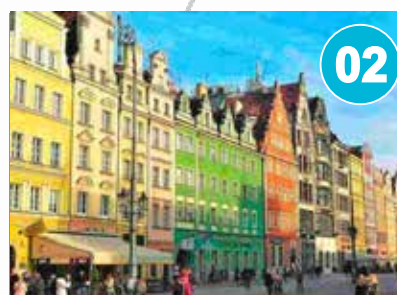
Wo sich die Flüsse küssen

Termin: 03.08. - 09.08.2025

Nordhessen an der Fulda ist voller Fachwerkhäuser und Märchenstädte, inspiriert von den Wäldern der Gebrüder Grimm. Perfekt für Genussradler

7 Tage | 286 km | 2000 hm

Preis: 1390,00 €



02

Grenzfluss Die Oder

Von Breslau bis an die Ostsee

Termin: 22.08. - 31.08.2025

Die Oder ist ein historischer Handelsweg mit mittelalterlichen Städten, Naturschutzgebieten und einer vielfältigen Flora und Fauna

10 Tage | 516 km | 1060 hm

Preis: 1890,00 €



03

Serbische Donau

Osijek bis zum Eisernen Tor

Termin: 27.09. - 04.10.2025

Die Donau fließt 588 km durch Serbien, bildet Grenzfluss zu Kroatien, vorbei an Naturschutzgebieten, Belgrad, Novi Sad und durchs Eisernes Tor

8 Tage | 469 km | 1300 hm.

Preis: 1460,00 €

AUF DEN SATTEL und los!

www.elitetours.at

weitere Angebote, Tagestouren und wöchentliche Trainingsausfahrten auf unserer Homepage! www.elitetours.at

ELITE TOURS

1010 Wien, Operngasse 4

01 - 513 22 25 | travel@elitetours.at

Geführte Gruppenreisen all Inclusive

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

Mostviertel

Radeln for Family

Die schönsten Familientouren am Ybbstalradweg und Traisental-Radweg entdecken.

MOSTVIERTEL.AT

REIN INS ABENTEUER

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft

WIR leben Land

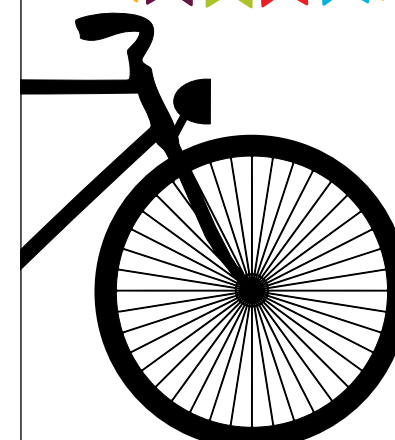
Gemeinsame Agrarpolitik Österreich

Zusammen mit der Europäischen Union

Fahrrad Freunde Floridsdorf

Moritz-Dreger-Gasse 19 | 1210 Wien
Freitag 13. Juni 2025 | 15.00 Uhr

5. GEBURTSTAG



Kaffee & Kuchen
Würstel
Musik

Kinderprogramm
Flohmarkt (-20%)

Verlosung mit
Fahrrad-Sofortgewinn

heilsarmee.at/fff

WIR HELFEN BEI RADLOSIGKEIT.



Neu bei der Radlobby

Diesmal:
Florian, 34,
Arzt in Linz



Was für ein Fahrrad fährst du?

Momentan ein uraltes Singlespeed. Aber wir haben auch Renn-, Mountain- und Kinderräder – und einen Neuzugang: ein Longtail.

Was magst du am Radfahren?

Das Gefühl der Freiheit. In der Stadt ist es das schnellste Fortbewegungsmittel.

... und was nervt dich am Radfahren?

Einerseits die fehlende Infrastruktur. Und, dass viele – unabhängig vom Verkehrsmittel – immer nur die eigene Position wahrnehmen.

Was war dein schönstes Raderlebnis?

Zu sehen, wie meine Kinder das erste Mal frei fahren.

Die beste Radinvestition?

Unser Longtail. Damit erreichen wir auch entferntere Spielplätze.

Und wieso bist du der Radlobby beigetreten?

Ich habe zu lange hingegenommen, dass Straßen gebaut werden, wie sie gebaut werden. Aber nach der Sache mit der Nibelungenbrücke hab ich mir gesagt: So geht es nicht weiter.

WIEN

Rock am Ring



Seit der Pandemie tourt Drum & Bass-DJ Dom Whiting mit seinem Bike-Soundsystem durch Europa. Zu Ostern „rockte“ Whiting Wien: Unüberhörbar – aber zwischen fast 5.000 Fahrrädern manchmal tatsächlich nur schwer zu entdecken.

WIEN

Naked Bike Ride

Die Critical Mass (CM) ist eine einmal im Monat stattfindende Radausfahrt zugunsten einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raums. Im Juni – heuer am 20.6. – findet sie in Wien traditionell als „Naked Bike Ride“ statt. Damit soll auf die Verletzlichkeit von Radfahrenden hingewiesen werden. So lautet auch das Motto der Fahrt auf der worldnakedbikeride-Homepage: „We face automobile traffic with our naked bodies to expose the unique dangers faced by cyclists and pedestrians as well as the negative consequences we all face due to the dependency on oil.“ criticalmass.at

ÖSTERREICH

Kidical Mass

Es waren sensationelle 6.300 kleine und große Radler*innen, die am 10. Mai die Straßen in 20 Wiener Grätzln eroberten: Die „Kidical Mass“, sozusagen die kleine Schwester der Critical Mass, setzt sich für kinderfreundliche Straßen und Verkehrswege, und damit auch für Erwachsene lebenswerte Städte ein. Die Wiener Grätzl Kidical Masses mit über 100 Organisator*innen zeigen zudem auf, wie wichtig sichere regionale Alltags-Rad-(also etwa Schul)Wege für Kinder sind. Österreichweit gab es heuer Kidical Mass-Fahrten in mehr als 30 Orten – so viele also wie noch nie. kidicalmass.at

WIEN & SALZBURG

Spiral Bike

Auch diesen Sommer kommen die „Spiral Bike Rides“ zurück. Am 5. Juli ist die Brigittenauerbrücke Ziel des Sound Bike Rides, am 6. September geht es in die Südbahnbrücke. „In“ ist wörtlich gemeint, die „Schnecken“ der Brückenauffahrten sind integraler Teil der Radperformances. radperformance.at

Bike Night Salzburg

An drei Sommer-Mittwochabenden finden in Salzburg wieder die „Bike Nights“ statt. Am 17. Juli und am 21. August starten die 15 bis 20 km langen Rundfahrten um 20 Uhr beim Kurgarten Mirabell. Im Vorjahr demonstrierten so bis zu 500 Radfahrer*innen für eine bessere (Rad-)Verkehrspolitik.

Fotos: Radlobby/Madeja, Privat

Foto: Martin Granadial/169k.net

Auf zwei Rädern durchs Jahr:
Die schönsten Rennen & Ausfahrten

Was ist schöner als Radfahren? Mit Gleichgesinnten Radfahren! Darum etablieren sich immer mehr Veranstaltungen für die unterschiedlichsten Bike-Spielarten: Rennrad? Gravel? Einrad, MTB oder Vintage? Längst gibt es für jeden Geschmack Bewerbe, Rennen und Festivals



ÜBERBLICK: Klaus Brixler

Rennrad

Beim **Glocknerkönig** (1. Juni – eventuell heuer zu knapp) geht es über die Glocknerstraße, führt 28 km aufs Fuscher Thörl und weiter bis zur Edelweißspitze. Charmanterweise ist an diesem Tag die Glocknerstraße für den motorisierten Verkehr gesperrt und steht exklusiv Radfahrenden zur Nutzung frei.

Am 3. August lädt das „Radteam Salzburg“ zu **Rad am Ring** auf den Salzburgring. Der Rundkurs ist exakt 4,255 km lang. Es gibt sehr unterschiedliche Bewerbe – man kann sogar ohne Zeitnehmung dabei sein.

Der **Kitzbüheler Radmarathon** am 7. September führt über 216 km und 4.600 Höhenmeter von Kitzbühel nach Kitzbühel – optional zum Schluss aufs berühmte Kitzbühler Horn. Die Entscheidung trifft man unterwegs.

Neusiedler See Radmarathon, Ötztal Radmarathon, King of the Lake und **Mondsee 5 Seen Radmarathon**? Super – aber längst ausgebucht oder vor Redaktionsschluss bereits gefahren. Hier lohnt sich aber längerfristige Panung.

Gravel & MTB

Into the Wold im Bregenzerwald („Wold“ steht für „Wald“) von 3. bis 6. Juli darf sich getrost „Festival“ loben lassen. Rund um die große Gravel-Aus-

fahrt am Samstag (drei Längen- und Schwierigkeitsstufen von 55 bis 100 km) gibt es ein buntes Programm. Von Yoga über Käsknöpfe bis zu Vorträgen.

Die **28. Salzkammergut Trophy** rund um den 13. Juli bietet abseits des Eliterennens einen bunten Strauß an Fahrten von 22 km bis 128 km. Inklusive Bewerben für E-Bikes und Einräder.

Die **2. Pannonia Gravel (19. 10.)** bietet wie schon bei der Premiere ein ganz besonderes Gravel-Erlebnis: Auf einem Truppenübungsplatz, der sonst gesperrt ist, werden zwei Gravel-Rides über 40, respektive 75 km angeboten.

Vintage & Retro

Heuer, genauer: Am 15. Juni startet man in Poysdorf bei der **In Velo Veritas** (im Bild) in Poysdorf. Wie jedes Jahr gibt es bei der Kult-Ausfahrt durchs Weinviertel drei Distanzen: 70, 140 und 210 km. Zugelassen sind Rennräder mit Schaltung am Unterrohr, die vor 1987 gebaut wurden. Passende Gewandung wird gern gesehen.

Eine Woche darauf, am 21. Juni, findet in Oberwart die **Stahlparade** statt: Eine historische Ausfahrt über 75 km mit 750 Höhenmetern in den Hügeln des Südburgenlands.

Und eine echte „Derniere“ feiert man bei der **Styroica** am 13. September in Ottenberg bei Gamlitz: Die 10. Ausgabe der Retro-Bike-Ausfahrt wird voraussichtlich auch die letzte sein.

Links

Glocknerkönig
www.glocknerkoenig.com

In Velo Veritas
www.inveloveritas.at

Stahlparade
www.tsv-hartberg.at

Into the Wold
www.intothewold.at

Tweedride Melk
www.radlobby.org/noe

Vintage Tour Donau
www.vintage-tour.at

Salzkammergut Trophy
www.salzkammergut-trophy.at

Rad am Ring
www.radteamsalzburg.at

Kitzbüheler Radmarathon
kitzbueheler-radmarathon.at

Styroica
www.styroica.at

Pannonia Gravel
www.neusiedlersee-radmarathon.com

Super, aber für heuer
längst ausgebucht

L'eroica
eroica.cc

Ötztal Radmarathon
www.soelden.comon

Three peaks bike race
www.adventurebikercing.com/three-peaksbikerace/

Mondsee 5 Seen
Radmarathon
www.mondsee-radmarathon.com

King of the lake
www.kotlat

Race around
Niederösterreich
www.ran-bike.at

Lust auf (noch) mehr?

Auf bikeboard.at/termine finden sich weit über 100 Österreich-Termine für dieses Jahr.

„Jedes Cover ein Kunstwerk“

Dass der DRAHTESEL selten Foto-Cover hat, ist kein Zufall, sondern Konzept. Das und die Qualität der Cover-Illustrationen wurde nun prämiert



Jury-Vorsitzender Gilmar Wendt überreicht den Preis an Art-Direktorin Anna Hazod, Illustratorin Barbara Keherova und Radlobby-Vorsitzenden Andrzej Felczak. (v.r.n.l.)

FRAGEN: Tom Rottenberg

Der DRAHTESEL ist hiermit ganz offiziell preisgekrönt: Die Covergestaltung durch Illustratorinnen und Illustratoren aus aller Welt fällt nicht nur dem Publikum, sondern längst auch Profis positiv auf. Für die Qualität der Illustrationen, aber auch für das Konzept – bis auf wenige Ausnahmen – auf Coverillustration zu setzen, wurde dem DRAHTESEL im Frühjahr der renommierte „Joseph Binder Award“ verliehen. Wir sind – na – mega stolz, wollen aber auch erklären, was das für ein Preis ist und wieso dieses Magazin ihn verliehen bekam. Anna Hazod, seit elf Jahren als DRAHTESEL-Art-Direktorin für optischen Auftritt und das Erscheinungsbild des Magazins verantwortlich, erklärt, wie es dazu kam.

DRAHTESEL Was ist das eigentlich für ein Preis?

Anna Hazod Der Joseph Binder Award ist ein internationaler Preis für Grafik-Design und Illustration der in Österreich verliehen wird.

Wie kam die Jury auf den DRAHTESEL?

Wie bei anderen Awards auch müssen die Projekte erst eingereicht werden. Von insgesamt 896 Einreichungen wurden letztlich bei der Award-Gala 76 Werke ausgezeichnet. 12x gab es Gold -

einmal für den DRAHTESEL. Und zwar in der Kategorie „Media Illustration“.

Wurde da ein spezielles Coversujet oder die Cover-Philosophie des DRAHTESELS prämiert?

Der Preis wurde uns für das Konzept der illustrierten Cover verliehen. Die Jury fand für das, was hier so besonders ist, passende Worte: „Die Stärke des Magazins liegt darin, jedes Cover als Kunstwerk zu präsentieren und gleichzeitig zu einem übergreifenden Thema beizutragen, das sich durch die gesamte Publikationsreihe zieht. (...) Darüber hinaus hebt das DRAHTESEL-Magazin die Zusammenarbeit zwischen Illustrator*innen und Autor*innen wirkungsvoll hervor und bietet Illustrator*innen eine Plattform, ihre Arbeiten in einem sinnvollen Kontext zu präsentieren.“

Dieses Engagement, der Illustration in den Medien eine besondere Bedeutung zu verleihen, ist lobenswert und zeugt von einem tiefen Verständnis für die Rolle, die visuelles Storytelling bei der Einbindung des Publikums spielt.“

Aber wieso verwenden wir fast nur Illus?

Das Konzept entstand, als ich die Art Direktion des Heftes übernahm, vor elf Jahren. Wir brachten und bringen

Fotos: F.Madzigon-Fischer, Nele Hazod



Visual Storytelling at its best: Ein Querschnitt durch die schönsten illustrierten Drahtesel-Cover. Von links oben nach rechts unten: Babora Keherova, Daniel Triendl, Bernd Pegritz, James Clapham, Luli Tolentino, Jésus Escudero



„Ich bekomme Portfolios aus der ganzen Welt – in exzellenter Qualität.“

Anna Hazod

als Community-Magazin keine großen, „beauftragten“ Reportagen mit großen Foto-Budgets. Die Optionen für grandiose Foto-Cover waren also oft einfach nicht gegeben.

Zum Glück sind die Themen, die der DRAHTESEL als Alltags-Radler*innen-Magazin bedient, aber vielfältig. Da hat sich bald herausgestellt, dass sich Illustrationen am Cover tatsächlich perfekt eignen, unsere Geschichten auf einen Blick greifbar zu machen.

Und jetzt wird diese konsequente Linie belohnt: Genau diese Idee und Philosophie zeichnet der Preis ja aus.

Wie findet der DRAHTESEL seine Illustrator*innen?

Das ist mittlerweile ein Selbstläufer. Die Illustratoren-Community ist international sehr gut vernetzt. Postet jemand dort das eigene DRAHTESEL-Cover werden andere aufmerksam. Ich

bekomme mittlerweile Portfolios aus aller Welt – meist in einer exzellenten Qualität.

Meine Arbeit als Art Direktorin besteht dann unter anderem auch darin, jemanden auszuwählen, der oder die stilistisch und inhaltlich am besten zum jeweiligen Thema passt.

Und: Ja, ich achte darauf, dass Männer und Frauen mindestens gleich oft zum Zug kommen.

Was passiert mit den Illustrationen nach dem Druck? Kann man die irgendwo anschauen? Gibt es ausgedruckte Originale?

Die Illustrationen sind und bleiben Eigentum des jeweiligen Illustrators oder der jeweiligen Illustratorin. Aber der DRAHTESEL hat natürlich ein umfassendes und komplettes Archiv aller Hefte und Cover – sowohl analog als auch digital.

Hast Du einmal über eine Cover-Ausstellung nachgedacht?

Bisher noch nicht – aber die Idee halte ich für gut! Die Vielfalt und Vielseitigkeit sieht man ja erst dann!

Hand aufs Herz: Hast Du ein Lieblings-cover?

Nein, eigentlich nicht. Natürlich gibt es immer wieder persönliche Präferenzen – aber ich versuche, das beruflich-nüchtern zu sehen: Die Illustration soll das Publikum für ein Thema begeistern oder zumindest neugierig machen. Es geht da um die Interaktion zwischen Illustration, Thema und unserem Publikum – das kann auf sehr unterschiedliche Art gelingen. Und wenn diese langfristige Idee dann auch „fachliche“ Anerkennung findet, haben wir als DRAHTESEL-Team wohl etwas richtig gemacht. Da geht es nicht um ein einzelnes Lieblingscover.



„Vergiss die Hinterbremse!“ ruft Königshofer. Aber bis man ihm glaubt, dauert es.

Bremsspuren in den Weinbergen

Rennrad-Olympiastarter Roland Königshofer hält in den Weinbergen bei Baden Fahrtechnikkurse ab. Nicht nur für Rennradfahrerinnen und -fahrer

VOLLBREMSUNG: Tom Rottenberg

Jetzt weiß ich, was alles in dieser Bremse steckt.“ Gernot P. war beeindruckt. Und das, obwohl der niederösterreichische Steuerberater alles andere als ein Novize am Rennrad ist: P. ist Triathlet. Ist seit über 25 Jahren intensiv mit Renn- wie Alltagsrädern unterwegs. Trotzdem war dem 49-Jährigen auf der kurvigen Seitenstraße in den Weinbergen bei Baden anzusehen und anzuhören, dass die letzten Stunden nicht spurlos an ihm vorbei gegangen waren.

Diese Stunden hatte P. nämlich mit Roland Königshofer verbracht. Königshofer, heute 63, ist einer der erfolgreichsten Radsportler Österreichs: Dreimal – von 1989 bis 1991 – war der Neunkirchner Weltmeister der „Steher“ (Windschattenfahren auf der Hallenbahn). Er war Österreichs erster Rad-Weltmeister. Neben Olympiastarts und 29 Staatsmeistertiteln kann Königshofer auf rund 300 Etappensiege bei nati-

onalen und internationalen Rundfahrten verweisen.

Hat der „Specht“ echt Recht?

Doch was den Ex-Radprofi, den Steuerberater und eine bunt gemischte, siebenköpfige Gruppe zu Ostern in den Badener Weinbergen zusammenführte, waren nicht Geschichten und G’schichterln des „Spechts“ (Königshofers Renn-Spitzname), sondern – im Wortsinn – radfahrerisch „Handfestes“. Seit 2022 bringt Königshofer Radfahrerinnen und Radfahrerinnen nämlich Radfahren bei. Richtiges Kurvenfahren und Bremsen, um genau zu sein. Während manche Ersteres eventuell als Nice-to-know kleinreden, macht Zweiteres mitunter den Unterschied zwischen „arschknapp“ und „Intensivstation“ aus. Nicht nur am Rennrad: „Wenn ein Auto aus der Seitengasse schießt, musst du das irgendwie ‚derbremsen‘ – auf jedem Rad.“

Magie? Nein: Haltung

Königshofer wendet sich mit seinen „Cycle Safety“-Kursen nicht ausschließlich an Roadbiker*innen. Dennoch stellen die das Gros seiner Kundschaft. Und staunen Bauklötze, wenn sie trotz oft jahrelanger Praxis ihre Brems- und Anhaltewege mehr als halbieren. Nicht durch Magie, sondern durch Fahrtechnik und Körperhaltung. Und den richtigen Griff: „Schiebt eure Räder mit so kontrolliert angezogener Vorderbremse, dass das Hinterrad ‚schwebt‘. Vom Oberlenker aus ist das unmöglich: Dosierte, kraftvolles Bremsen geht nur im Unterlenker.“

Noch ein „Aha“-Moment

Wenn der Olympia-Radler danach demonstriert, wie zwei durchtrainierte Männer ein Fahrrad mit voll angezogener Vorderbremse keinen Millime-

Fotos: Andi Burger, Tom Rottenberg



Gehen mit Bremse: So dosiert „ins Eisen“ zu gehen, dass das hinhaut, will geübt sein.



Innenpedal rauf! Immer! Königshofer: „Der tödliche Einserfehler – egal ob am Renn- oder E-Bike.“

ter verschieben können, solange der Schwerpunkt nicht nach oben geht, bei gezogener Hinterradbremse aber jedes Kind das Rad wegschiebt, kommt der nächste „Aha“-Moment. Und dann ist – im Nachhinein – allen klar, wieso bei einer Vollbremsung („Wichtig: bei einem ungefederten Rad. Niemand – außer Mountainbiker im Gelände – braucht eine Federgabel“) die Vorderbremse alles ist, was zählt.

Bremsweg halbieren? Yes, you can!

Allerdings nur, wenn man dann – Schritt für Schritt – lernt, so zu sitzen, dass der Schwerpunkt tief liegt und der „Hebel“ des tiefen, zurückgeschobenen Hinterns das Bike in den Boden presst: Arme und Brustkorb steif, Kopf tief, das Körpergewicht aus den Pedalen in den Sattel verlagern. Die Anweisung, die Hinterbremse bei 30, 40 oder auch 50 km/h dann nicht einmal anzugreifen, klingt dennoch bizarr. Aber: Tatsächlich haben alle irgendwann wirklich allerhöchstens den halben Bremsweg von dem, was sie zu Workshopbeginn für

eine gelungene Vollbremsung hielten. Gernot P. bringt es auf den Punkt: „Jetzt weiß ich, was alles in dieser Bremse steckt.“

Der Pedal-Einserfehler

Nur der Komplettheit halber: Auch sicheres Kurvenfahren ist kein Rennrad-Only-Thema. Auf der Weinbergstraße kommen immer wieder Spazier-Radler*innen vorbei. Meist auf E-Bikes. Die Kurven nehmen sie selbstbewusst und forsch. Mehr als die Hälfte hat dabei das innere Pedal unten. Königshofer hyperventiliert jedes Mal: „Das muss oben sein!“ Aber ist das nicht nur bei Rennrad-Schräglagen relevant? „Schau dem E-Bike nach: Zwei km/h mutiger und ein paar Zentimeter näher beim Randstein – und das Pedal sitzt auf. Nach so einem Abgang, stehst leicht nimmer auf.“ Dass „Innen ist oben“ der Hausverstand gebieten müsste, weiß auch Königshofer: „Wenn du es wem sagst, kommt immer: ‚Geh bitte, das ist doch logisch‘. Aber: Wieso machen es dann so viele falsch?“



Zur Person

Roland Königshofer war Österreichs erster Radweltmeister. Zwischen 1989 und 1991 war der 1962 geborene Niederösterreicher dreimal Weltmeister der „Steher“ auf der Bahn. Seit 2022 bietet er unter dem Label „Roland Königshofer Cycle Safety & Race Performance“ Fahrsicherheits- und Technikkurse an.

www.roland-koenigshofer.at

Anzeige



BROMPTON
JUNCTION
VIENNA

LERCHENFELDER STRASSE 15
1070 WIEN

CITYBIKER.AT
+43 660 948 37 76
HELLO@BROMPTONVIENNA.AT

„Mama, ich will das E-Bike behalten!“

Brauchen Kinder E-Bikes? Woom brachte gerade ein E-Bike für Youngster auf den Markt. Ein Experte testete es



woom EXPLORE e 5

LaufRadgröße: 24 Zoll
(auch erhältlich in 26 Zoll)

Gewicht: 12,7 kg (9 kg Rad + 3,7 kg E-Antriebssystem)

Alter: 7–11 Jahre

Größe: 125–145 cm

Preis: 1.599 €

Besonderheiten: elektrische Tretunterstützung mit 3 Power-Modi, abnehmbarer Akku, kindgerechte Geometrie, Scheibenbremsen, All-Terrain-Reifen, 8-Gang-Schaltung, ergonomisches Sattel- & Griff-Design, Sattelschnellspanner, verstellbarer Vorbau



Ein Mann, ein Rad, eine Mission:
Leo und „sein“ E-Woom

TESTER: Leo
TESTBEGLEITUNG: Daniela Bernold

Ein Kind braucht doch kein E-Bike! Das war meine erste Reaktion. Aus dem Bauch heraus. Und das, obwohl ich Rädern mit Elektrounterstützung nicht abgeneigt gegenüberstehe. Aber im ersten Moment habe ich an unseren kurzen Schulweg und die Alltagswege im Flachland gedacht: Dafür ist wirklich kein Fahrrad mit Motorunterstützung nötig. Aber: Wie sieht es auf anderen Strecken aus? Die einfachste Antwort: ausprobieren.

Kurz? Zu kurz!

Mein Sohn Leo ist acht Jahre alt. Er ist begeistert, dass das erste Allround-E-Bike des Kinderrad-Spezialisten woom, das „Explore e 5“, für ein paar Tage zu uns kommt. Wie unser Sohn sofort befand, „für zu kurz“: Wir müssen es ja nach dem Test wieder zurückgeben.

Das Setup: Wir fahren zu unserem Schrebergarten am Wiener Schafberg. Sein Name ist tatsächlich Programm – nicht das „Schaf“, der „Berg“. Bis jetzt ist Leo noch nicht selbstständig dorthin geradelt: zu lang, zu steil, die Radwege aus Elternsicht das Gegenteil von kinderfreundlich, da viele Mehrzweck-

streifen, zu nahe an fahrenden Autos, zu viele Dooring-Zonen. Mit Kind, Essen und dem, was man sonst noch so braucht im Gepäck, wollen wir da nicht jedes Mal sportliche Höchstleistungen vollbringen oder gar mit dem Auto alles rauf und runter transportieren. (Wir haben keines, aber manchmal ist Carsharing wirklich praktisch). Dafür haben wir zwei E-Transporträder angeschafft. Für die 10 km lange Strecke zum Garten brauchen wir mit den Rädern hinauf ungefähr 50 Minuten, hinunter geht es schneller.

„Am besten war das Schnellfahren: ich war frei. Mir gefällt das Fahrrad und wie ich draufsitze.“

Weil wir genau diesen Weg nun zum ersten Mal gemeinsam wagen wollen. Wir alle drei am Rad. Alle am E-Bike: Die Eltern – aber eben auch der Bub. Auf einem Kinder-E-Bike, dem „woom EXPLORE e“. Nun wollen wir den Berg zum ersten Mal zu dritt fahren, „mit E“ – und E steht für „extra Motivations-Schub“. Leo findet die Idee auf Anhieb cool. Und weil es so viel Spaß gemacht hat, fahren wir am nächsten Tag gleich nochmal hinauf. Aber dazu vielleicht später.

Nicht nur straßen-, auch pumptrack-tauglich. Dann aber ohne „E“

250 Watt tauchen an

Die dreistufige Tretunterstützung schiebt mit maximal 250 Watt Leistung bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h mit an. Der einfach abnehmbare, leichte Akku (1,2 kg) von Mahle sitzt im Flaschenhalter und ist über ein Kabel mit dem Motor in der Hinterradnabe verbunden. Über die App des Herstellers ist es möglich, die Akkuladung abzulesen und die Griffigkeit der drei Unterstützungsmodi zu regulieren.

„Was mir nicht so gut gefallen hat: ich muss öfter bremsen. Beim bergab Fahren und eben weil ich schneller fahre.“

Es dauert allerdings sehr lange, den Akku mit dem zur Standardausrüstung gehörenden USB-C Kabel und einer Ladestation („Energy-Hub“) aufzuladen. Für den täglichen Gebrauch oder mehrtägige Touren empfiehlt sich das eher nicht. Da sollte man wohl das (nicht inkludierte) Ladegerät extra erwerben. Das kostet rund 130 €.

Mit dem „Energy Hub“ lässt sich der Akku dafür als Powerbank verwenden, um andere kleinere Geräte zu laden.

Leo hat schon drei wooms „durchgewachsen“. Es überrascht also weder uns noch ihn, dass sich dieses Rad vom Fahrkomfort her ebenfalls gut anfühlt. Um Leo mit der E-Unterstützung vertraut werden zu lassen, fahren wir zunächst ein paar Runden im Flachland: Er hat es sofort raus – sein Lachen spricht Bände.

Auf einer kleinen Steigung probiert mein Sohn dann nacheinander selbstständig die drei Unterstützungsstufen aus. Dafür bleibt er zunächst noch stehen und drückt auf den Knopf am Akku. Ein Lichtstreifen zeigt, welche

Stufe ausgewählt ist. Er wechselt die Stufen später natürlich auch während der Fahrt – obwohl das nicht empfohlen wird. Aber: Das würde jeder so machen, einfach weil es geht und wohl niemand zum „Schalten“ stehen bleiben möchte. Es funktioniert ja auch ohne Probleme.

„Das Fahrrad könnte ich gut gebrauchen, wenn meine Schule auf einem Hügel wäre. An Tagen, an denen ich müde bin, wäre es auch angenehm.“

Wir besprechen, dass wir auch mit E-Antrieb nicht überall schnell fahren, sondern immer mit angepasster Geschwindigkeit. Sonst wäre mir das zu gefährlich. Murrend aber doch, respektiert Leo die Ängste seiner Mutter.

Bergauf ist das dann aber ohnehin kein Thema mehr: Wir sind alle aufgeregt. Es läuft fast perfekt. Das Kind hat sichtlich Spaß. Das letzte Stück den Schafberg hinauf ist aber wirklich sehr steil, da müssen wir alle, wenn voll beladen – auch mit „E“ – reinbeißen.

Learning: „Ich muss schalten“

Beim ersten Versuch muss Leo absteigen und schieben. Eine Niederlage! Die Enttäuschung ist ihm anzusehen. Aber Niederlagen fachen Ehrgeiz an. Am nächsten Tag, beim zweiten Versuch, klappt es. Das ist der beste Moment des Tages. „Die dritte Stufe war zwar arg, die steilste Steigung war auch damit schwierig: Ich habe gelernt, dass ich schalten muss, auch in der stärksten Stufe.“ Mit Bergauffahren und dem dabei nötigen Schalten hatte Leo bis jetzt einfach kaum Kontakt. Super, dass er bei unseren Testfahrten sein Radfahrkönnen erweitern konnte.

Am dritten Tag unseres – nun schon für uns alle zu kurzen – Test-Runs ma-

chen wir noch einen Ausflug zum Ritterfest ins 10 km entfernte Klosterneuburg. Die Freundin meines Sohnes ist mit einem normalen Rad natürlich langsamer, also passen wir unsere Geschwindigkeiten an.

Die Kinder wollen nebeneinander fahren, daher bleibt der Akku aus. Das Rad lässt sich ja auch ohne Unterstützung fahren. Wir hätten den Akku ruhig zu Hause lassen können.

Ein paar Runden auf einem kleinen Pumptrack im Park sind auch noch drin: Die All-Terrain-Reifen und die hydraulischen Scheibenbremsen halten, was sie versprechen.

„Ich war überrascht, wie schnell ich damit werde. So war es einfacher, so schnell wie meine Eltern zu sein.“

Auf der Heimfahrt kommen wir dann noch in einen Regenguss. Da wären Schutzbleche fein gewesen. Die sind standardmäßig nicht dabei, aber man könnte sie dazukaufen. Wenn man das Rad kauft.

Ob wir das tun werden? Leo wäre – wenig überraschend – natürlich dafür.

Unser Fazit? E-Radeln macht Leo offensichtlich ungeheuer viel Spaß. Das Rad fährt sich super. Familien können davon profitieren, größere Distanzen und Steigungen auch im Alltag zu meistern. Das wäre eine echte Chance, den Familienvan öfter in der Garage zu lassen und mehr Wege mit dem Rad zu fahren.

Auf längeren Touren ist es möglich, mit Kind zügiger und weiter zu kommen. Und für kurze Strecken oder im Alltag kann der Akku auch daheim bleiben.

Mein Sohn würde das Rad am liebsten behalten. Wir sind tatsächlich am Überlegen.



**Betrifft: „Rad-Gretchen-Frage“
im Wiener Wahlkampf DE1/25**

Die Idee hinter dem Artikel finde ich wunderbar – aber eines stört mich als KPÖ-Mitglied, Kandidat und Fahrradfahrer: Warum kommen wir darin nicht vor? Ich kann verstehen, wenn Sie sich, wie viele andere Medien, auf die bereits im Gemeinderat vertretenen Parteien beschränken, aber in der Einleitung steht ausdrücklich „Fragt man Wahlkämpfende“ – und ich würde doch meinen, dass wir zu dieser Gruppe gehören!

Ich würde daher darum bitten, dass Sie nächstes Mal auch die Parteien befragen, die ein wienweites Antreten geschafft haben – auch deshalb, weil mich durchaus interessiert, ob und wie ein HC Strache auf diese Fragen antwortet.

Hochachtungsvoll,
Jonas Kraft

**Betrifft: „Was heißt eigentlich
Sharrows“ in DE1/25**

Erst mal danke für eine neuerlich gelungene Ausgabe des Magazins, und auch für das Editorial von Tom Rottenberg. Für mich ein sehr überzeugendes Intro.

Allerdings wurde ich wieder einmal beim Thema Mehrzweckstreifen enttäuscht.

Konkret geht es um den Beitrag zu Sharrows, in dem es heißt „Sharrows sind auf kurzen Abschnitten sinnvoll, wenn der Platz für eigene Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen nicht ausreicht.“

Mich würde interessieren, woher diese Information stammt. Ich kann der Idee, dass Sharrows quasi die schlechteren Mehrzweckstreifen sind, wenig abgewinnen.

Und ich verstehe nicht ganz, warum sie nur auf kurzen Abschnitten funktionieren sollten.

Interessanterweise findet sich in derselben Ausgabe des DRAHTESEL der Artikel „Bitte halten Sie Abstand“, in dem beschrieben wird, wie Mehrzweckstreifen (und eigentlich auch Radfahrstreifen, denn da ist in dem Szenario kein Unterschied), Abstandsregeln außer Kraft setzen. Sharrows würden das definitiv nicht tun, wie auch im Sharrows-Artikel beschrieben.

Ich wäre überglücklich, wenn die Radlobby endlich Mehrzweckstreifen als Pseudoinfrastruktur benennt und öffentlich nicht mehr unterstützt oder auch nur toleriert. Sie sind außerdem auch keine Vorstufe zu „richtigen“ Radwegen, wie jahrzehntealte Beispiele in Wien zeigen.

Mit lieben Grüßen
Gerhard Weiß

Die Redaktion freut sich über Diskussionsbeiträge und Leser*innenbriefe.

Anzeigen

PELAGO BICYCLES
SERVE THE PURPOSE
HELINSKI HELSINKI
BICYCLES
HELINSKI HELSINKI

Bicycles and gear for everyday journeys.
From daily commutes to weekend escapes.
See our new ebike collection!

PELAGOBICYCLES.COM

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

auf e-bikes
von
Riese & Müller

bis
15 %

RIESE & MÜLLER

Neu: Radleasing
von verschiedenen
Anbietern:

BIKELEASING JOBRAD
lease a bike
FIRMEN RADL
LMB

© Riese & Müller, Lars Schneider

Drahteselchen

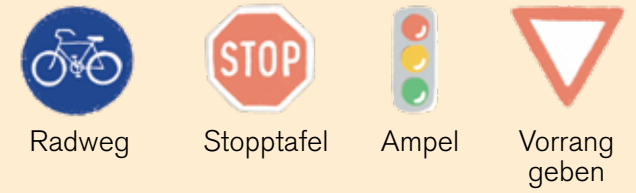
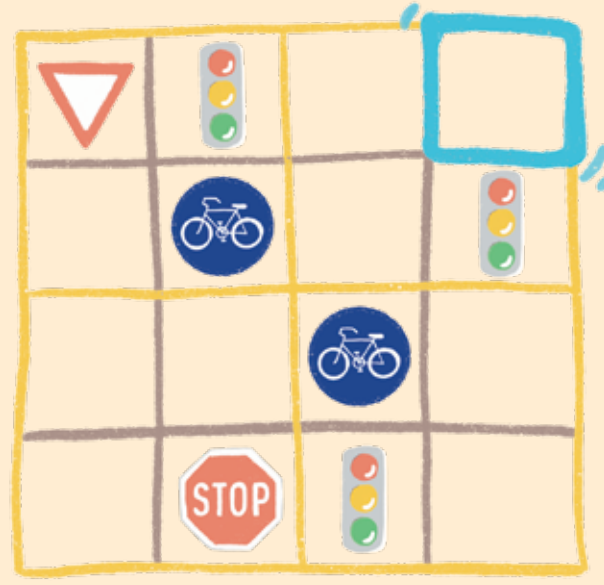


??

RÄTSELSPASS

Verkehrszeichen-Sudoku

Fülle die leeren Felder: Die vier Verkehrszeichen dürfen in jeder Reihe und Spalte nur 1x verwendet werden. Welches Zeichen gehört ins rechte obere Feld?



Schick uns die Lösung!

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir 2x das abgefahrne Buch „Boah, was für ein Fahrrad!“. Frag deine Eltern, ob du mitspielen darfst. Schick dann die Lösung und deinen Namen per E-Mail an kinder@drahtesel.or.at. Einsendeschluss ist der 31. August 2025. Alle Informationen: drahtesel.or.at/kinder.



ZEICHENSPASS

Zeichne das Fahrrad deiner Träume

Wie würde dein Fahrrad aussehen, wenn du eines bauen würdest? Hier kannst du es zeichnen.



Buchtipps

Loki möchte sich ein Fahrrad bauen und trifft auf interessante Menschen mit ihren verrückten Fahrradideen. Jede Begegnung hält Anregungen und so manche Überraschung bereit. Wie wird das Fahrrad am Ende aussehen? Das Buch von Caspar David Engstfeld kombiniert Bilderbuch und Kinder-Comic zu einem farbenfrohen und ungewöhnlichen Leseerlebnis. Es möchte Kinder zum Entdecken und Ausprobieren einladen.



Caspar David Engstfeld
(aka Krashkid)
Boah, was für ein Fahrrad!?
Hamburg: Ankerwechsel Verlag, 2025
ISBN 978-3-947596-22-5
40 Seiten, 22 Euro

Illustrationen: Daniela Bernold, Quelle: Ankerwechsel Verlag



Wien baut jährlich 20 km Radwege

Bald auch in deiner Nähe - damit dein
Weg in die Arbeit noch sicherer wird.
#radliebewien



fahrradwien.at

mobilitäts
agentur
wien



Für die
Stadt Wien

