

Bin ich (k)ein Fahrrad?
Bringt die „E-Moped“-Debatte eine neue StVO?
Seite 4

Dieben (k)eine Chance?
Schützen AirTags und Tracker Fahrräder?
Seite 25

Jump around!
Pump- und Jumptracks: der Mega-Trend der Gen-Z
Seite 42



Das Magazin
der Radlobby

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



Endstation Baustelle

Bauzaun, Weg-Sperre, Schiebestrecke:
Was im Auto niemandem zugemutet
wird, ist am Rad immer noch Alltag

Inhalt

Politik

4 Leitartikel

Andrzej Felczak über „E-Moped“ und eine neue StVO



6 Recht

Radlobby-Anwalt Johannes Pepelnik über „aktive Mobilität“

8 Drei Fragen an ...

KfV-Kopf Klaus Robatsch fordert exekutierbare Abstandregeln

10 Endstation Baustelle

Wieso gibt es für Autos immer, für Räder fast nie Umleitungen?



10 Roads to Nowhere

Gibt es Baustellen oder Umleitungen, werden Auto-mobile Menschen quasi an der Hand zum Ziel geführt. Für Radfahrende heißt es meist „schmeck's“. Muss das wirklich so sein?



Infrastruktur

12 Innsbrucks Pop-up-Red-Carpet-Radweg

Tirols Radlobby rollte Innsbruck den roten Bike-Teppich aus

13 Ulli Simas Bau- und Schaustellen

Auf Radinfrastruktur-Testfahrt mit Wiens Verkehrsstadträtin

16 Plus / Minus

Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand

Lebensstil und Literatur

18 Blendende Aussichten

Zuviel oder falsches Licht ist fast so gefährlich wie gar keines



20 Omo Lisboas Bike-Buchtipps

Lesenswertes – frisch vom Büchertisch

21 Freilauf: von Caritas-Generalsekretär Christoph Riedl

Über Fahrräder in Afrika und E-Bike-mobile Pflegekräfte in NÖ

Produkte & Technik

24 Wachs ist das neue Öl

Fahrradketten zu wachsen statt zu schmieren, bringt Power



25 Keine Chance für Diebe?

AirTag & Co sollen Fahrraddiebe stoppen. Tun sie das wirklich?

29 Schaufenster

Feine Dinge, die wir haben wollen könnten

Tour & Reise



30 Hitze- und Stadtflucht ins Ennstal

Von Stiftsbibliotheken, Dachsteinblicken – und Unwettern

31 Mit dem E-Faltrad nach und durch Südwestfrankreich

Die Kombination aus „E“ und „Falt“ eröffnet neue Reise-Wege

35 Bike & Hike in der Region Pyhrn-Priel

Regionen koppeln Verkehrsreduktion und Naturerlebnis

Community



40 15 Jahre Radfahrsschule „FahrSicherRad“

Österreichs innovativste Radfahrsschule feiert Geburtstag

42 „Jump Around!“

Pumptracks, „Park“ und Obstacles: der Hype um coole Lines

Standards & Kolumnen

Reflektor

Kolumnist Reinhold Seitl schwärmt von Kopenhagen Seite 19

Brief aus Brüssel

Bert Ludwig erzählt von der Entschleunigung in der EU-Hauptstadt Seite 30



Drahteselchen

Die DRAHTESEL-Mitmach-Seite für Kinder (jeden Alters) Seite 45

Forum

Lob und Kritik der DRAHTESEL-Leserinnen und -Leser ist uns wichtig Seite 46

Impressum: Seite 46

Liebe Leserin, lieber Leser!

Editorial

Die spannendsten Geschichten kommen oft im „Nachgang“ – und, eh klar, im „Off“. Also nicht namentlich oder offiziell zitabel, aber dennoch mit der klaren Absicht erzählt, dass etwas davon „im Blatt“ zumindest angedeutet wird. Wenn dann aber jemand konkret nachfragt, wurde nichts davon je gesagt. Schon gar nicht „so“. Oder grob falsch verstanden ...

Darum ist es wichtig, zu betonen, dass Wiens Verkehrsstadträtin Ulli Sima nicht mehr dabei war, als das DRAHTESEL- und das Sima-Team nach der gemeinsamen Stadtrundfahrt (*Seite 13*) noch ein wenig plauderten. Natürlich ging es da auch um „Ich bin (k)ein Fahrrad“. Das Thema ist vielschichtig: Dass ich persönlich da eher mit Johannes Pepelnik (*Seite 6*), als mit Andrzej Felczak (*Seite 4*) konform gehe, ist bekannt. Respektive nachzulesen (*im Falter*) und nachzuhören (im *Die Presse*-Podcast).

Hier aber wichtiger: Auf meine Frage, wozu man neue Regeln braucht, so lange längst bestehende, die die Sicherheit der Schwächsten (Fußgängerinnen und Fußgänger nämlich) signifikant erhöhen würden, weder eingemahnt noch exekutiert werden, gab es Augenrollen und Seufzer. Und einige sehr klare Sätze – blöderweise alle im „Off“.

Sagen wir es so: meinen subjektiven Eindruck, dass das Durchsetzen des Gehsteigfahrverbotes gegenüber E-Mopeds und E-Scootern bei der Wiener Polizei ebensowenig Stellenwert hat,

wie das Unterbinden des Zu-zweit-Fahrens auf Leih-Scootern, zerstreute oder relativierte keiner davon. Im Gegenteil.

Meine Folge-Frage, wie das mit neuen Regeln dann wohl laufen werde, wurde seufzend-lächelnd übergangen.

Mit Gründen: Auch in anderen Bereichen ist die Exekutive (bundesweit) außerstande (ich sage sehr bewusst nicht „nicht willens“), geltendes Recht auch nur ansatzweise einzumahnen: Während das Unterschreiten seitlicher Überholabstände in Spanien beim ersten Mal 400 € (und danach den Führerschein) kosten kann, passiert hierzulande zwei Jahre nach Inkrafttreten der einschlägigen Bestimmungen: nichts. Gar nichts. Anzeigen? Strafen? Nada. Obwohl nachweislich (*Seite 8*) kaum ein Überholmanöver „sauber“ abläuft.

Exekutive-freundlich gelesen liegt das ausschließlich an den heimischen Sonderregeln. Nur: Wieso forderte die Polizei – als Hüterin der Verkehrssicherheit – dann nicht laut die Reparatur dieses demnach unbrauchbaren „Werkzeuges“? Wieso informiert sie nicht proaktiv? Anderswo in Europa ist das längst gängige Praxis.

Meine Schlussfolgerung entspricht dem, was Philipp Schober auf *Seite 10* in Sachen Baustellen- und Umleitungs-markierungen herausfand: Das „Werkzeug“ ist da. Was fehlt, ist der Wille, es auch einzusetzen.



Tom Rottenberg

Kennt das Spiel der „On“ und „Off“-Ansagen im (politischen) Journalismus seit Jahrzehnten. Er weiß auch, wann Nichts-Sagen einer Behörde oder Nichts-Tun eine Botschaft ist. Was er davon hält, würde er aber nie sagen. Zumindest nicht im „On“.

Mitwirkende in diesem Heft



Judi König & Jakob Pühringer

„Gerne wieder!“, sagen Judi König und Jakob Pühringer. Klar, denn die Ökologin und der Physiklehrer erlebten bei „Bike & Hike“ (S. 35), wie fein Recherchieren ist, wenn man es im Rahmen einer Pressereise tut.



Valentin Eisendle

Am ersten Arbeitstag nach dem Papamontag wurde Valentin Eisendle zum Jongleur: Gleichzeitig protokollieren, was Ulli Sima und Roland Romano bei der „Baustellenfahrt“ (S. 13) erzählten und dabei auch noch Radfahren, ist nämlich gar nicht so leicht.



Veronika Pažická

Die DRAHTESEL-Coverillustratorin lebt in Wien. Ihr Credo ist die Verbindung von Humor und Farbe. Und ganz egal, ob es um ein Kinderbuch, Produkt-Branding oder redaktionelle Projekte geht: Pažická reizt es, dem Alltag im Bild eine unerwartete Wendung zu geben.

Wo bleibt der große Wurf?

Leitartikel

Die Radlobby fordert eine zeitgemäße Straßenverkehrsordnung und weitere Verbesserungen für die aktive Mobilität.

Verkehrsminister Peter Hanke (SPÖ) kündigte Ende Juli „das Verbot von E-Mopeds auf Radwegen“ an. Es stimmt: Für viele stellen die Lieferdienstfahrer auf ihren „E-Mopeds“ (eine Bauform von E-Leichtfahrzeugen) wegen zu schnellen Fahrens sowie knappen und häufigen Überholens oder Schneidens ein Ärgernis und ein Risiko dar. Die aktuelle Situation bedarf einer Lösung. Auf den ersten Blick wirkt die vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), Peter Hanke, präsentierte Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) für viele wie ein geeignetes Mittel, die Problematik mit den Lieferdienstfahrern zu lösen. Auf den zweiten Blick zeigt sich, dass vorliegende Vorschläge auch viele Elektrofahrräder betreffen und eine solche Einzelmaßnahme nicht geeignet ist, die Mängel einer StVO, die längst nicht mehr dem Stand von Technik und Zeit entspricht, zu beseitigen. Ziel einer modernen Verkehrspolitik muss sein, den Fuß- und Radverkehr zu fördern, neue Fahrzeugtypen sinnvoll zu regeln – und damit die Mobilitätswende voranzutreiben.

Die StVO stammt aus einer Zeit, in der das Auto im Zentrum allen verkehrspolitischen Denkens und Handelns stand, heute sollte das anders sein. Klimakrise, Energieabhängigkeit oder Bodenversiegelung machen radikales Umdenken alternativlos: Die große, ganzheitlich gedachte Reform der StVO ist überfällig. Nur durch sie können Rahmenbedingungen geschaffen werden, die aktive, soziale und klimaschonende Mobilität attraktiv und mehrheitsfähig machen.

Ja, die aktuell diskutierten Einschränkungen für die „E-Mopeds“ würden ein Problem für Menschen, die auf Aktive Mobilität setzen, beseitigen. Was dabei aber unerwähnt bleibt: Wichtigere, große und zentrale Themen – etwa zu viele, zu schnelle, zu knapp überholende Autos, das damit verbundene hohe Unfallrisiko, zu wenig Platz im Straßenraum für Senioren

und Seniorinnen, Kinder und Schwächeren, Benachteiligung aller Nicht-Motorisierten bei Ampelschaltungen, etc. – werden in den aktuellen Vorschlägen einer sogenannten „Lex E-Moped“ nicht einmal angesprochen. Aber: Die Lösung auch dieser Probleme muss angegangen werden.

Wenn Politik die Verkehrssicherheit für alle Menschen glaubwürdig erhöhen will, muss sie umfassende und wirkungsvolle Maßnahmen setzen. Die Radlobby fordert genau das schon sehr lange. Jetzt böte sich die Gelegenheit, eine mutige Gesamtreform auf Schiene zu bringen. Eine Gesamtreform, die nicht bloß Anlassgesetze, sondern ein Bündel an zeitgemäßen und notwendigen Maßnahmen beinhalten müsste. Konkret:

Ausbau der Radwege

Der Ausbau von baulich vom Kfz- aber auch Fußverkehr getrennten Radwegen ist eine der wirkungsvollsten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das umfangreiche Förderungsprogramm der letzten Regierung hat in Gemeinden und Ländern zu einem intensiven und hochqualitativen Ausbau der Radverbindungen geführt. Warum nicht hier wieder ansetzen – und mit mehrjährigen Finanzierungsmöglichkeiten auch Wirtschaftsimpulse setzen?

Temposchutz

Zur Erhöhung der Sicherheit würde eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts und außerorts, so es keine baulich getrennten Radwege gibt, Tempo 70, Sinn machen. Dies würde auf einen Schlag das Fahren – sowohl mit dem Rad als auch dem Auto – erheblich sicherer machen. Zur Kontrolle der Tempolimits sollten Städte und Gemeinden die Möglichkeit bekommen, die Tempoüberwachung selbst durchzuführen.

Wichtig wäre eine modernisierte StVO.
Tatsächlich droht aber eine „Lex E-Moped“



Vormerkssystem in Österreich

Österreich ist eines der wenigen Länder in Europa mit einem Vormerkssystem, in dem Schnellfahren zu keinem Punkt führt. Laut dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) ist aber „nicht angepasste Geschwindigkeit bei rund einem Viertel aller tödlichen Unfälle Hauptursache. Gerade für ungeschützte Verkehrsteilnehmende ist die Gefahr, bei überhöhter Geschwindigkeit getötet oder schwer verletzt zu werden, besonders hoch“.

Eine Ausweitung des Vormerkssystems auf Schnellfahren würde Hochrisikolenkende rascher und zuverlässiger aus dem Verkehr ziehen. Dennoch greift die Maßnahme „sanft“, die erste Übertretung führt zu keiner sofortigen Einschränkung, wirkt aber psychologisch effizient und dauerhaft. Zuständiger Minister: Peter Hanke.

Auch das Hantieren mit dem Handy am Steuer sollte ein Vormerkdelikt werden: Es gefährdet ungeschützte Verkehrsteilnehmende außerhalb des Autos viel mehr als Fahrzeuginsassen. Auch hier legt das KfV Zahlen vor: „Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung lässt das Unfallrisiko für Lenkende etwa um das Vier- bis Fünffache, das Schreiben von Textnachrichten sogar um das 23-fache ansteigen.“

Überholabstand

Zu knappes Überholtwerden am Rad stellt ein lebensgefährliches Risiko dar, insbesondere auf Freilandstraßen. Eine kleine Fehleinschätzung im Auto, aber auch ein intuitives Vermeiden eines Schlagloches durch die Person am Rad kann zu einer tödlichen Kollision führen. Aber: Knappes Überholtwerden kann Radfahrende auch so erschrecken, dass es zum Sturz kommt.

Auch der Luftzug eines schnell knapp vorbei fahrenden Kfz ist eine reale Unfallgefahr. Aber auch ohne Unfall ist es inakzeptabel, dass rechtskonformes Radfahren oft noch immer einer Mutprobe gleicht: Maßnahmen zur Einhaltung der Mindestüberholabstände müssen endlich getroffen werden.

Regierungsprogramm umsetzen

Im Programm der Bundesregierung finden sich einige für das Radfahren vielversprechende Ansagen wie „Attraktivierung von Radwegen im ländlichen Bereich“ oder die Ankündigung der „Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit 7 auf 14 Prozent“ oder der Satz, der uns zurück an den Anfang dieses Textes und der aktuellen politischen Debatte bringt: „Anpassungen der StVO an die Bedürfnisse aktiver Mobilität“.

All das klingt wirklich gut. Es wäre allerdings hoch an der Zeit, diesen schönen Sätzen endlich auch Taten folgen zu lassen. Und in einem Punkt geben wir Peter Hanke absolut Recht: Die Diskussion rund um „E-Mopeds“, der Ärger über die Fahrweise der Lieferdienstfahrer in verheerend-prekären Jobs ist tatsächlich ein guter Moment, um Bewegung in die erstarrte Mobilitätsdebatte zu bringen. Da allerdings ausschließlich auf populistische Reflexe, auf den Schlagzeilen-Augenblick, aber eben nicht langfristig wirksame und steuernde Maßnahmen zu setzen, ist kurzsichtig und falsch – und wäre vor allem eines: eine vergebene Chance dafür, das Richtige zu tun – und die Verkehrswende nicht nur mit Worten, sondern auch durch Taten voranzutreiben.



Andrzej Felczak
Vorsitzender von
Radlobby ARGUS Wien
und Radlobby Österreich

Wann ist ein Rad ein Rad?

Als „aktive Mobilität“ gilt gemeinhin, was durch Muskelkraft – eventuell elektrisch unterstützt – angetrieben wird und ohne „Pedalieren“ sanft ausrollt. Dies entspräche zwar auch EU-Regeln, ist in Österreich aber (noch) anders.



Johannes Pepelnik
ist Rechtsanwalt in Wien
und Vertrauensanwalt
der Radlobby

Der Platz am Radweg ist eng, der Sommer heiß – und die Zahl der Radfahrenden nimmt – glücklicherweise – zu. Allerdings kommt es proportional dazu immer häufiger zu Konflikten zwischen Menschen, die ihr Fortbewegungsmittel selbst bewegen und solchen, die sich dabei unterstützen lassen. Die Wurzel des Übels ist der §2 Ziffer 22 litera d) der StVO. Dieser besagt [in eckigen Klammern die emotionale Tonspur]:

„22. Fahrrad:

- a) ein Fahrzeug, das mit einer Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen Kraft auf die Antriebsräder ausgestattet ist, [Kopfnicken]
- b) ein Fahrzeug nach lit. a, das zusätzlich mit einem elektrischen Antrieb gemäß § 1 Abs. 2a KFG 1967 ausgestattet ist (Elektrofahrrad), [zur Kenntnisnahme]
- c) ein zweirädriges Fahrzeug, das unmittelbar durch menschliche Kraft angetrieben wird (Roller), [genau, ein MicroRoller zB] oder
- d) ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug, dessen Antrieb dem eines Elektrofahrrads im Sinne des § 1 Abs. 2a KFG 1967 entspricht; [innerlicher Aufschrei]

Des Pudels Kern: pedallos pedalieren

Bis zur litera d): allgemeine Zustimmung. Die Spur führt vom Getümmel am Radweg und dem Konflikt mit Nicht-dem-allgemeinen-Sprachgebrauch-entsprechenden-Fahrrädern zum Kraftfahrgesetz und dessen § 2 Absatz 2a.

Danach gilt: „(2a) Nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO 1960 gelten auch elektrisch angetriebene Fahrräder mit 1.

einer Nenndauerleistung von nicht mehr als 250 Watt und 2. einer Bauartsgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

Hier öffnete sich die Büchse der Pandora, dies ist des Pudels Kern: Rechtlich gilt alles als Fahrrad, was mit weniger als 250 Watt Nenndauerleistung angetrieben wird und alleine dadurch auf nicht mehr als 25 km/h kommt.

Das hat aber nichts mehr mit der ursprünglichen „Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen Kraft auf die Antriebsräder“ zu tun – und das verstehen sehr viele nicht mehr: Nicht, weil sie dem sogenannten „Pizzaprekariat“ das Leben schwer machen wollen, sondern weil man sich auf dem Radweg aus eigener Kraft (von mir aus: unterstützt) fortbewegen soll. Dies wird neudeutsch „aktive Mobilität“ genannt.

Die EU Verordnung Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen hat dies schön definiert: „Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 W ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält, und dessen Unterstützungs geschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht.“

Das heißt: Wenn getreten wird, wird bis 25 km/h unterstützt – wenn nicht getreten wird, rollt das Fahrzeug aus.

Alle Fortbewegungsmittel die in diesem Sinn nicht „aktiv“ fortbewegt werden, sollten (samt Haftpflichtversicherungspflicht) auf die Straße.

Information der Radlobby

Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

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

Haftpflichtversicherung
europaweit,
bis EUR 1,5 Mill.

Unfallversicherung
weltweit, bis
EUR 7.200

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

radlobby.at/mtg



Alle Vorteile für
Radlobby-Mitglieder
Seite 7

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

Zum Halbjahrestarif
Mitglied werden!



Interessensvertretung

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



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

Mitglied werden zahlt sich aus!

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



DRAHTESEL-Abo

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



Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitgliedervorteile um **EUR 42,-** pro Jahr



Studierende

Ermäßigte Mitgliedschaft **EUR 30,-** pro Jahr für Studierende bis 26 sowie für alle unter 19 Jahren



Haushalts-Mitgliedschaft

Für Familien, WGs und Lebensgemeinschaften: Pro Jahr **EUR 42,-** für das Erstmitglied, alle weiteren Haushaltsmitglieder je **EUR 30,-**. Kinder unter 19 Jahren sind kostenlos bei der Rechtsschutzversicherung mitversichert.



„Die Abstände haben sich nicht verbessert.“



KfV-Kopf Klaus Robatsch kritisiert die Seitenabstandsregeln: „Dank“ Ausnahmen sind sie nicht überprüf- und ahndbar.

Obwohl kaum ein Auto mit genügend Abstand an Radfahrenden vorbeifährt, gibt es de facto weder polizeiliche Anzeigen noch Strafen. Klaus Robatsch vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) erklärt, warum.

FRAGEN: Tom Rottenberg

DRAHTESEL Das kollektive Gefühl sagt, dass man am Rad trotz Abstandsregel zu knapp überholt wird. Aber: Ist das bloß Privatempirie – oder auch belegbar?

Klaus Robatsch Das KfV hat vor der Einführung, 2021 und 2022, Abstandsmessungen durchgeführt und auch nach dem Inkrafttreten der Novelle. Und auch eine Befragung zur Bekanntheit der neuen Regelung durchgeführt: 87 Prozent der Lenkenden hielten sich 2023 nicht an den vorgeschriebenen Mindestüberholabstand von 2,0 m im Freiland. 58

Prozent hielten weniger als 1,5 m ein, 15 Prozent überholten im Freiland sogar mit weniger als einem Meter Abstand. Bei höchst zulässigen 50 km/h hielten 72 Prozent weniger als 1,5 m ein, bei mehr als der Hälfte lag der Abstand unter 1,3 m und bei 25 Prozent unter einem Meter. Der Vergleich der Daten zeigt, dass die Überholabstände sich seit Inkrafttreten der Novelle nicht verbessert haben, nach wie vor nicht dem gesetzlichen Mindestüberholabstand entsprechen – und unzureichend bekannt sind: Nur 48 Prozent kannten die Regelung von 2 Metern im Freiland, 57 Prozent die von 1,5 m im Ortsgebiet.

Müsste sich das nicht auch in polizeilichen Anzeigezahlen und Strafen wider spiegeln? Die langjährige Forderung nach Mindestüberholabständen wurde mit wesent-

lichen Einschränkungen umgesetzt. Etwa: „Fährt das Kfz maximal 30 km/h, kann der Abstand entsprechend reduziert werden.“ Dadurch ist diese grundsätzlich einfache Regelung durch die Exekutive kaum überprüfbar: Es müssten zugleich auch Seitenabstand und Kfz- sowie Fahrradgeschwindigkeit gemessen werden.

In vielen EU-Staaten – etwa Spanien – wird längst hart gestraft, aber auch intensiv informiert. Wieso hinkt Österreich da so nach? Es braucht eine einfache Regelung. Etwa: „Wenn Kfz Fahrräder überholen, ist ein Mindestseitenabstand von 1,5 m einzuhalten.“ Die Ausnahmen müssen beseitigt werden, um diese Regelung auch verständlich, nachvollziehbar und leicht kommunizierbar zu machen – unterstützt durch Kampagnen und Aktionen.

Top

Was bei Straßenbau- und Bahnprojekten seit Jahrzehnten üblich ist, könnte nun zum ersten Mal auch bei einem Radwegprojekt angewandt werden: In Salzburg könnte noch heuer ein Stück Grund enteignet werden, über dessen Ablösepreis sich sein Besitzer und das Land nicht einigen können. Dass es da um einen Grund für einen Radweg geht, ist in Österreich ein echtes „First“. Konkret, so Landesradwegkoordinatorin Ursula Hemetsberger, gehe es um den Lückenschluss an einer Freilandstraße. Eine Enteignung zugunsten eines Radweges hätte österreichweit Signalwirkung.

Flop

Im Norden nichts Neues: Seit fast einem Jahr ist bekannt, dass der Wiener „Steinitzsteg“ (bekannter als „Gelbe Brücke“ oder „Nordsteg“) im Zuge der Sanierung der Wiener Nordbrücke ab 2027 für mindestens vier Jahre von einer (hochfrequentierten) Rad- und Fußgänger-Donauquerung zur Autobahnbrücke werden soll. Ebensolange verspricht die Stadt, „an Lösungen“ zu arbeiten – und spielt den Ball dann an die ASFINAG (ihr „gehört“ der Steg). Dort wird dann auf „Bedürfnisse“ des Autoverkehrs verwiesen. Eine Rad-Sperre der „gelben Brücke“ (Hauptstrasse und Teil des Eurovelo 9) würde für den Fuß- und Radverkehr kilometerweite Umwege bedeuten.

800

„Fahrradleichen“ wurden in Wien heuer schon abgeschleppt. Das passt zum langjährigen Jahresschnitt von 1.500 „vergessenen“ Rostlauben: Einmal gemeldet, werden sie vier Wochen später abgeholt und sind zwei Monate danach Eigentum der Stadt. Die Reparablen (jedes Fünfte) werden karitativ gespendet – oder verkauft.



Blick in die Welt



UNGARN

Radreisen: EuroVelo-Konferenz

Der Name „EuroVelo“ steht europaweit für touristische Radrouten. Derzeit sind es 17 Langstreckenradrouten, das Netz wächst und die Wege-Qualität wird laufend verbessert, da Radtourismus sich mit hoher Wertschöpfung entwickelt. Wohin die Reise gehen soll, diskutieren Routen- und Tourismusprofis vom 24. bis 26. September in Balatonfüred am Balaton-See. Die Ergebnisse sollen mittelfristig er- und befahrbar sein.

FINNLAND

Helsinki: Ein Jahr ohne Verkehrstote

Helsinki schaffte 2024, wovon andere Städte meist nur träumen können: keine Verkehrstoten über ein ganzes Jahr. Freilich: Hinter diesem Erfolg steckt konsequente Verkehrs-„Arbeit“, erklärt Henni Ahvenlampi, Geschäftsführerin der finnischen „Radlobby“-Schwester „Hepo“: „Sicherheit kommt nicht von selbst, sondern braucht Maßnahmen.“ Helsinkis „Geheimnis“ sei in Wirklichkeit keines, erklärt Ahenlampi. Es laute „Tempo 30, echte Tempokontrollen, ein Straßendesign gegen Raserei, sichere Kreuzungen mit guten Sichtbeziehungen, breite Gehsteige und baulich getrennte Radwege.“ Garantie gibt es trotzdem keine: Drei Wochen nach dem „Jahr ohne Toten“ gab es dann doch einen tödlichen Unfall. Dennoch: Im gleichen Zeitraum starben in Wien 20 und in Graz sieben Menschen im Straßenverkehr.

EUROPA

Euro-Radlobbies gegen mehr US-SUVs

Dass SUVs „Made in USA“ gern noch größer und massiver sind, ist nicht neu. Ebenso bekannt: die Relation zwischen der Größe eines Kfz und seiner Gefährlichkeit für alles Lebende, mit dem es kollidiert. Während in Europa schon die Stagnation einschlägiger Zahlen Sorge macht, stieg in den USA die „Todesquote“ in den letzten zehn Jahren um 53 (Rad), respektive 46 Prozent (zu Fuß). In Kombination mit Donald Trumps Lust an „Deals“ für US-Exporte im Abtausch gegen Strafzölle, macht das der ECF, der „European Cyclists‘ federation“ Angst. Was, wenn so mehr US-SUVs nach Europa kommen? Diesen Befürchtungen verlieh man in einem Brief an EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen Ausdruck – und fordert, die aktuellen Regularien für Auto-Formate und -Standards nicht zu verwässern.

EUROPA

ECF: Zug „Hui“? Radmitnahme „Pfui“

Manchmal stimmen subjektive Wahrnehmung und objektive Statistiken überein. Etwa dann, wenn es scheint, als gäbe es eine direkte Verbindung zwischen der Geschwindigkeit von Zügen oder Zugkategorien – und der Mühsal, das Rad darin mitzunehmen. Ein aktueller Report der „European Cyclists‘ Federation“ (ECF) belegt nun, dass das längst nicht bloß Privatempirie ist: Der im Juni veröffentlichte „Cyclists Love Trains (CLT) Report“ beweist mit wasserdenzen Zahlen, dass die Radmitnahme tatsächlich umso mühsamer wird, je schneller der Zug dann fährt. Nehmen Intercity- oder Eurocity-Züge beispielsweise durchschnittlich 6 Räder mit, gibt es in Hochgeschwindigkeitszügen dann nur 1,1 Stellplätze. Und von 14 untersuchten Betreibern gibt es bei 9 gar keine Möglichkeit, ein Rad mitzunehmen.

Endstation Baustelle

Wiederum am Bauzaun quer über den Radweg „gestrandet“? Beim Schild „Absteigen und schieben“ mit Kindern & Einkäufen im Lastenrad verzweifelt? Hilf- und Orientierungslos vor Großbaustellen? Was dem Kfz-Verkehr niemand zumutet, ist am Rad immer noch selbstverständlich. Nur: Das müsste längst nicht mehr so sein.

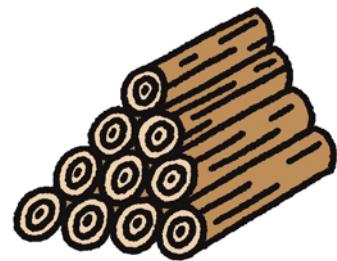
AUTOR: Philipp Schober ILLUSTRATIONEN: Veronika Pažická

Die Ungleichbehandlung von Rad- und Autoverkehr bei der Absicherung von Baustellen bedeutet für Radfahrerinnen und Radfahrer einen enormen Komfortverlust. Und: Sie schürt Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr“, sagt Radlobby Österreich Vorsitzender Andrzej Felczak – und das nicht ohne empirische Grundlage: „Zu dem Thema gibt es bei uns laufend Beschwerden.“

Vor allem, wenn Radfahrende dann auf Gehwege müssen. Dabei, so Felczak, wäre es für den Fuß- und Radverkehr noch wichtiger als für den Autoverkehr, Baustellen komfortabel passieren zu können: Im Auto tippt man aufs Gas, am Rad oder zu Fuß aber kostet jeder Wechsel der Fahrbahnseite, jeder zusätzliche Meter Energie. Und je weniger fit oder mobil – warum auch immer, umso schlimmer: Mit Lastenrad, Kinderwagen oder Rollstuhl werden Engstellen oder Gehsteigkanten oft unüberwindbar.

Rad-fahren, nicht Rad-schieben

Schilder wie „Radfahrer absteigen“ oder „Schiebestrecke“ sind in Österreich ebenso immer noch üblich, klagen die Landes-Radlobby-Gruppen unisono. Oft auch dort, wo Fahr-Lösungen umsetzbar wären. Bei den tatsächlich unvermeidbaren Sperren wäre dann umso wichtiger, dass Behörden, Baustellenerrichter und -betreiber akzeptan-



ble Alternativen schaffen. Etwa durch mit Fahrbahnteilern oder sogenannte „Leitbaken“ geschützte Radweg-Weiterführungen auf der Fahrbahn. Oder auf einem – ausreichend breiten – Gehsteig. Oder durch ausgeschilderte Umleitung.

Das „Werkzeug“ gäbe es

Das „Werkzeugset“, also offizielle Regeln und Vorgaben zur Kennzeichnung von Baustellen und die Einrichtung von Umleitungen, gibt es nämlich, erklärt Roland Romano, Sprecher der Radlobby Österreich. „Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, im Fachjargon ‚RVS‘ genannt, geben all das für Baustellen und andere Einschränkungen der Befahrbarkeit einer Radfahranlage klar vor.“

Ersatzrouten dürfen demnach höchstens 500 Meter zusätzlichen (Um)Weg bedeuten. Sie müssen mit gelben Hinweistafeln mit Radpiktogramm und orangen Bodenmarkierungen ausgewiesen sein. Der Haken? Romano: „Die Richtlinien werden oft ignoriert.“

Rechtslage eigentlich klar

Dabei ist die Rechtslage eigentlich klar: Wer Straßenbauarbeiten durchführt, Gerüste oder Container aufstellt oder sonstwie den Straßenverkehr beeinträchtigt, muss bei Bezirkshauptmannschaft, Magistrat oder Gemeinde eine Bewilligung einholen. Im Bescheid kann die Behörde Auflagen vorgeben.





selbstverständlich gekappt.“ Die zuständige Stadträtin Mariella Lutz (Liste Ja-Jetzt Innsbruck) hält Schieben für zumutbar: Für eine Umleitung fehle der Platz. Schweighofer sieht das anders.

Innsbruck ist da kein Einzelfall: In Linz etwa wird der EuroVelo Donau-Radweg automatisch gesperrt, wenn der Urfahrner Markt oder andere Events stattfinden.

Verkehrsmeldungen wären möglich

Nicht nur das Sperren zeigt den Unterschied zwischen Rad- und Auto-relevanz: „Verkehrsmeldungen und Routingoptionen für den Autoverkehr gibt es seit Jahren aktuell und bundesweit einheitlich. Für den Radverkehr nicht,“ klagt Roland Romano. Dabei wäre das „Einmelden“ von Umleitungen und Sperren in amtliche Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme längst auch für den Radverkehr möglich.

Baustellen und Veranstaltungen würden dann auch im Rad-Routing diverser Apps aufscheinen. Die Verkehrsauskunft Österreich – auf ihr basieren viele kommunale Router – berücksichtigt seit April 2025 auch auf diesem Weg eingetragene Rad-Verkehrsmeldungen. Der Haken? Der Eintrag Gemeinde erfolgt freiwillig.

Bewusstseinsfrage

Diesen Mix aus fehlendem politischen Auftrag und einem sich nur langsam entwickelnden Bewusstsein, Radverkehr auf Behördenebene gleichberechtigt „mitzudenken“, sehen und beschreiben die Radaktivistinnen und Radaktivisten der Radlobby-Teilorganisationen in allen Bundesländern: Werkzeuge, Richtlinien, „Tools“ und die technischen Mittel, den Radverkehr bei Sperren, Baustellen oder anderen „Ereignissen“ nicht „in die Wüste“ zu schicken, gäbe es jedenfalls, betont Radlobby-Sprecher Roland Romano: „Was fehlt, ist oft die klare Zuständigkeit und der politische Auftrag, damit all das dann auch tatsächlich passiert.“



Wohlgemerkt: Sie kann, muss aber nicht. In der Praxis steht im Baustellenbescheid oft nur, der Radverkehr sei „in geeignetem Maße zu berücksichtigen“.

In den Landes-Radlobbys spricht man da oft von Bewusstseins- und Personalproblemen innerhalb mancher Behörden. Romanos Forderung: „Verkehrsbehörden sollen detaillierte Vorgaben machen, deren Einhaltung kontrolliert wird.“ Klare Vorgaben der Politik wären da hilfreich.

Wobei: Graz, Linz und Innsbruck haben eigene Regelwerke und Leitfäden zum Thema „Baustellen und Rad“. International sind verbindliche Richtlinien aber längst oft Standard.

Dauerärger: Ersatzlose Sperre

Auch für Veranstaltungen wären Richtlinien wichtig, sagt Mathias Schweighofer von der Radlobby Tirol. Er verweist auf ein „regelmäßiges Ärgernis“ am Innsbrucker Marktplatz: „Bei Veranstaltungen wird der wichtigste Radweg durch die Stadt ganz



Graz, Kaiser-Franz-Josef-Kai im August 2025.

Ja, anderswo in Österreich hat man solche Umleitungsschilder noch nie gesehen. Aber auch hier wäre noch „Luft nach oben“: Wozu sonst gibt es am Schild die Option, die Richtung ein wenig zu präzisieren?



Trotz Richtlinie

Sperre der hochfrequentierten Hauptradroute am Innsbrucker Marktplatz für eine Dauerveranstaltung ohne Umleitungskonzept



Heute die Straße von morgen spüren

Unter Innsbrucks Hauptbahnhof soll ein Rad- und Fußtunnel durch die Gleise voneinander getrennte Stadtteile miteinander verbinden. Allerdings erst 2032. Was niemand mitdachte: Ein Rad-Tunnel muss auch sicher erreichbar sein. Also rollte die Radlobby Tirol im Mai einen Red-Carpet-„Pop-Up“-Radweg aus

PREMIERENREPORT: Christine Jank

Einige Passantinnen und Passanten wagten den „großen“ Schritt: Sie stiegen aufs Fahrrad, fuhren ein paar Meter – und staunten: „So angenehm kann Radfahren in der Stadt sein! Wow!“

Der Grund lag am Boden: Die Radlobby Tirol hatte Mitte Mai die Straße vor dem Innsbrucker Hauptbahnhof spontan „umgebaut“ – und einen Zwei-Richtungs-Radweg errichtet. Er war allerdings nur für ein paar Stunden befahrbar.

„Pop-up-Radweg“ ist der international etablierte Begriff für derlei „Interventionen“. In Innsbruck war sie spektakulär: Ein 200 Meter langer roter Teppich brachte Hollywood-Feeling aufs Rad.

„Wir wollten zeigen, dass Sicherheit im urbanen Radverkehr im Handumdrehen und ohne große Kosten herstellbar ist“, erklärte Mathias Schweighofer, der Sprecher der Radlobby Tirol, das „Reallabor“ vor dem Bahnhof: Radfahren unter Laborbedingungen – und doch auch in der Realität. Pop-up-Lanes machen veränder-



te Verkehrsströme messbar und belegen, dass so die Akzeptanz des Radfahrens steigt – obwohl Konflikte mit anderen Gruppen ausbleiben. „Und die Kosten, liegen im Promillebereich jedes Straßenprojektes.“

Geld ist ein Faktor: Innsbrucks Gemeinderat bewilligte unlängst 700.000 Euro für die Planung eines Fuß- und Radtunnels unter dem Bahnhof. Land und ÖBB tragen ebenso viel bei. Der Tun-

Roter Rad-Teppich zum Zug: Am „Pop-up-Tag“ im Mai erlebte Innsbruck, wie sicherer Radverkehr zum Bahnhof aussehen könnte – und wie gut er sich anfühlt.

nel selbst könnte knapp 60 Millionen kosten – und 2032 die durch die Gleise „geteilte“ Stadt vereinen. „Ein Tunnel ohne sichere Wege von und zu ihm weg ist nur eine teure Sackgasse,“ betont Schweighofer: Keine Route zum Bahnhof ist baulich vom Autoverkehr getrennt: „Wir brauchen geschützte Korridore zu den Bahnhöfen. Jetzt, nicht erst 2032.“ Und am „Red Carpet“ zeigte die Radlobby dann, wie es sich anfühlt, so sicher zu fahren: „Farbe, Poller, ein paar Tafeln – fertig: Das kann jede Stadt.“



WAS HEISST EIGENTLICH?

0000000000000000

Auf Zwei-Richtungs-Radwegen, die in Form einer Wendel (Spirale) Höhenunterschiede überwinden, kollidieren Radfahrende mitunter, wenn bergab Fahrende in Schräglage mit der Schulter die Mittellinie überragen.

Ähnliche Probleme gibt es mitunter am Motorrad in engen Kurven. In Versuchen fand das Kuratorium für Verkehrssicherheit heraus, dass Kur-

ven weiter außen angefahren werden, wenn im „verbotenen“ Bereich Ellipsen am Boden markiert sind. So gibt es weniger Unfälle.

Aufgrund dessen ließ die Stadt Wien im Jahr 2020 bei der Wendel von der Praterbrücke auf die Donauinsel „Nuller“ aufmalen. Die Unfallzahlen sanken zunächst tatsächlich bis auf 0, stiegen dann aber wieder: im Jahr 2024 waren es sogar 19.

Beim Motorradführerschein lernt man, potenziell Rutschiges zu meiden. Bodenmarkierungen etwa: Ellipsen werden „verstanden“. Am Fahrrad bräuchte es Aufklärung: vielleicht wären Xe oder empfohlene Fahrlinien verständlicher. Freilich: Die Radlobby fordert, Unfallursachen am Ansatz zu bekämpfen. Etwa durch Rampen statt enger Spiralen. Mario Sedlak



Rote Straße vor roter Kirche (mit „roter“ Verkehrsstadträtin samt Entourage): Die „Vorzeigemeile“ Argentinerstraße ist längst ein touristisches Fotomotiv. Das freut Sima und Blum (re.), aber auch Romano (dazwischen).

Ulli Simas Bau- und Schaustellen

Sommerzeit ist Baustellenzeit. Auch beim Radwegebau. Als „Baustellen“ gelten aber auch ungelöste Fragen und offene Themen. Der DRAHTESEL begleitete Wiens Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) und Radlobby Wien-Sprecher Roland Romano auf einer Tour durch Wien, die zu Baustellen im wörtlichen und im übertragenen Sinn führte.

PROTOKOLL: Valentin Eisendle

In den letzten Jahren hat sich, was die Wiener Radinfrastruktur betrifft, einiges getan. Als Ulli Sima den DRAHTESEL deshalb dazu einlud, die wichtigsten Schauplätze „ihrer“ Wiener Radwegoffensive gemeinsam unter die Lupe zu nehmen, nahmen wir gerne an. Sich mit der zuständigen Stadträtin vor Ort über Erreichtes, aber auch über Probleme auszutauschen, ist spannend – und verspricht Ein- und Ausblicke.

Freilich: Eine reine PR-Tour soll und darf so eine Fahrt nicht sein. Wir einigten uns also darauf, dass Sima dem DRAHTESEL ihre Lieblings- und Vorzeige-Spots zeigt, während Radlobby Wien-Sprecher Roland Romano die Verkehrsstadträtin an Stellen führt, an denen es noch deutlich Luft nach oben gibt. Licht und Schatten des Radfahrens in Wien also.

Anhand der Listen von Stadt und Radlobby stellte Wiens Radverkehrsbeauftragter Martin Blum eine 15 Kilometer lange Route zusammen: Vom Vorzeigeprojekt Fahrradstraße Argentiner- bis zum Fahrrad-Albtraum Wallensteinstraße führte sie an sechs auf sehr unterschiedliche Art sehr aussagekräftige Stellen.

Radelnd unterhielten sich Sima und Romano einerseits über Projekte, die für Sima als Meilensteine und Erfolge gelten: Ein ehrlicher und offener Austausch über Gelungenes ebenso, wie über Nach- und Aufholbedarf am Weg zur tatsächlich „fahrradfreundlichen Stadt“ Wien, der den mit (verbal) mittler harten Bandagen geführten Diskurs über Rad- und Verkehrsthemen auf die Straße holte. Also dorthin, wo aus Worten Wege und aus Plänen urbane Wirklichkeiten werden.

Radzählung der Mobilitätsagentur in der Argentinerstraße

vor dem Umbau (Q1&2/2022)

517.000

nach dem Umbau (Q1&2/2025)

662.300

das ist ein **Plus** von

28 %



„Es liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung der Stadt Wien, solche Lücken zu schließen.“

Roland Romano über die Wallensteinstraße

Offener Dialog auf Augenhöhe. Romano über die Wallensteinstraße: „Man kann hier kaum sicher fahren.“ Sima: „Eine Lücke, die wir schließen müssen. Ich kann leider keinen Zeitplan nennen.“

In dieser Qualität gibt es das österreichweit bis jetzt kein zweites Mal.

Alser Straße

Die seit 30 Jahren „verhungernde“ Hauptradroute

DRAHTESEL *Wir stehen hier neben dem Alten AKH. Wieso hat die Radlobby diesen Ort ausgewählt?*

Romano Die Alser Straße ist seit 30 Jahren als Hauptradroute ausgewiesen. Aber zum Großteil gilt hier immer noch Tempo 50. Radfahrer und Radfahrerinnen sind mitten im dichten Kfz- und Straßenbahn-Verkehr unterwegs. Es wäre wichtig, dass die in der Innenstadt bereits vorhandene Radinfrastruktur hier Richtung Hernals, also nach Nordwesten, weitergebaut wird: Mischverkehr mit Autos funktioniert nur mit massiver Verkehrsberuhigung. Aber solange hier weiterhin so viel Autoverkehr durchfährt, braucht die Alser Straße für die angestrebte Radlangstreckenqualität einen baulich getrennten Radweg.

Sima (seufzt): Meistens hat es einen Grund, wenn es bisher keine Lösungen gibt. Der enge Querschnitt der Alser Straße inklusive der Straßenbahngleise ist eine der härteren Nüsse der Wiener Radwegeplanung: Schnelle Lösungen, etwa das Aufstellen von Betonleitwänden wie am Gürtel, sind hier schlicht nicht möglich. Wir haben Verbesserungen auf unserer Vorhabensliste, aber eine rasche Umsetzung kann ich leider nicht in Aussicht stellen. Auch kostenmäßig wäre das ein Riesenprojekt: Wir reden hier von 30 oder 40 Millionen Euro. Den ersten Schritt, die Alser Straße radfreundlicher zu gestalten, haben wir jetzt mit dem Radweg auf der Universitätsstraße gesetzt. Aber ja: Der endet ehrlicherweise genau hier, wo es dann – wienerisch gesagt – „haglich“ wird.

Alserbachstraße

„Das war hier gemeingefährlich“

Hier ist gerade vom Donaukanal bis zum Gürtel Baustelle: Warum?

Sima Für mich ist die Alserbachstraße eine der wichtigsten regionalen Rad-Verbindungsachsen: Sie ist alternativlos. Hier gab es bisher nur Radwege zwischen Autospuren: das war gemeingefährlich! Ich bin immer Riesenumwege gefahren. Jetzt wird hier ein sicherer, baulich getrennter Radweg errichtet. Wir sind in der Planung lange dran gesessen, weil es teilweise sehr eng ist, und ich bin echt froh, dass uns hier eine gute Lösung gelungen ist – inklusive Begründung: Mit Bäumen oder zumindest Gräserbeeten. Das wertet das Bild enorm auf.

Argentinierstraße Start beim „Leuchtturmprojekt“

DRAHTESEL *Die Fahrradstraße Argentinierstraße wurde heuer eröffnet. Was macht sie so besonders?*

Ulli Sima Du kommst her und merkst sofort: Da ist irgendwas anders als sonst in der Stadt. Unser Vorhaben war, die Hauptradroute zwischen Hauptbahnhof und Innerer Stadt aufzuwerten. Das ist uns zum Großteil sehr gut gelungen. Fahrräder haben hier Vorrang, Autos sind nur zu Gast. Zusätzlich gibt es ganz viel Begrünung und Aufenthaltsflächen für die Menschen, die hier wohnen. Dass wir die niederländischen Experten mit einbezogen haben, war ein Riesengewinn (Sjors van Duren, niederländischer Stadtplaner und Berater für Fahrradmobilität hat die Stadt und den Bezirk bei der Gestaltung beraten. Anmerkung Valentin Eisendle). Das ist das erste Mal, dass es uns gelungen ist, von Wien aus mit einem Radprojekt über die Landesgrenzen hinaus zu reüssieren: Wir haben auch international viel Anerkennung dafür bekommen.

Roland Romano Die Argentinierstraße ist seit 1986 eine Wiener Hauptradroute. Damals gab es aber nur einen sehr schmalen Radweg. Mit der Fahrradstraße Argentinierstraße wurde dem Radverkehr nun der dreifache Raum von damals zur Verfügung gestellt. Eine Fahrradstraße ist neben breiten Radwegen die beste Form für Radschnellverbindungen. Die Fahrradstraße Argentinierstraße ist also definitiv ein Leuchtturmprojekt. Und:



Wo Wien besser wird: Ulli Sima und ihr Team zeigen Radlobby Wien-Sprecher Romano (rosa Karo-Hemd) und Valentin Eisendle (helle Jacke) Alserbach- und Nordbahnstraße

Romano Die Alserbachstraße ist in mehrfacher Hinsicht Hauptroute: Hauptgehroute, Hauptstraßenbahnroute und Hauptradroute. Da braucht es die Trennung der Verkehrsträger. Der Mehrzweckstreifen, eingequetscht zwischen parkenden und fahrenden Autos, hat Radlerinnen und Radler gefährdet. Das wird jetzt besser: Wir begrüßen den Umbau.

Wallensteinstraße

Keine Verbesserung am Horizont

Die Wallensteinstraße ist am Rad für viele No-Go-Zone. Was zeigt die Radlobby hier der Stadträtin?

Romano Wir bekommen über diese Straße laufend – und immer die gleichen – Beschwerden: Man kann hier kaum bis gar nicht sicher fahren. Dabei ist die Wallensteinstraße seit 1994 offiziell Hauptradroute. Eigentlich wäre es logisch, die Verbesserungen der Alserbachstraße im neunten Bezirk hierher fortzusetzen: Es liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung der Stadt Wien, solche Lücken im Hauptradnetz zu schließen.

Sima Ich sehe das genauso. Die Wallensteinstraße ist eine echte Lücke: Wir müssen sie schließen. Erst recht, wenn man bedenkt, dass auf dem Gelände des Nordwestbahnhofs innerhalb der nächsten 10 Jahre 6.500 Wohnungen gebaut werden sollen. Ich kann leider keinen Zeitplan nennen, aber: Wir haben es definitiv am Radar, weil Radfahren hier wirklich keinen Spaß macht. Der Straßenquerschnitt

„Fahrräder haben hier Vorrang, Autos sind nur zu Gast.“

Ulli Sima über die Argentinerstraße

ist aber ein „dickes Brett“: Wo wir zwei Fahrtrichtungen und einen eigenen Gleiskörper haben, wird es für einen Radweg immer relativ eng.

Nordbahnstraße So geht Zweirichtungsradwegbau heute!

Der Radweg in der Nordbahnstraße steht auf Ulli Simas Positivliste. Wieso?

Sima Für mich zeigt dieser Radweg die Zukunft: So soll es aussehen, wenn hier auf den Bahnhofsarealen mit der Verbauung begonnen wird. Das ist unsere Vision für einen Radweg. Das Niveau, auf dem wir planen, bauen und fahren wollen: Ein ordentlicher Zweirichtungsradweg, drei Meter breit, mit Bäumen – und Radanbindungen direkt ins neu gebaute Viertel.

Romano Zeitgemäß ist es hier auf jeden Fall. Dieser Zweirichtungsradweg in deutlicher Breite ist auch als Ergänzung zum alten Radweg auf der anderen Straßenseite zu sehen. Er illustriert den Unterschied zum

Denken der 1970er-Jahre. Drüben: Nebenfahrbahn, Parkspur, schmaler Einrichtungsradweg. Hier: Grünfläche, Baumreihen, autofrei. Das hat „Social Lane“-Charakter, man kann nebeneinander fahren, plaudern – trotz Gegenverkehr. Solche Radwege wären vielerorts wünschenswert – und möglich!

Wagramer Straße Von Kagran in die City flitzen

Wo befinden wir uns gerade?

Sima In Kagran, vor dem Donauzentrum. Hier haben wir im Juli das letzte Teilstück unseres „Radhighways“ fertig gestellt. Das Projekt ist wahnsinnig schön geworden. Wir haben für viel Grün und Aufenthaltsqualität gesorgt und hier einen wirklich qualitativ hochwertigen Zwei-rich-tungsradweg, auf dem man „highwaymäßig“ schnell und gut bis zum Kagraner Platz durchfahren kann. Ich habe große Freude mit dem Projekt und bin stolz und zufrieden.

Romano Grundsätzlich können wir das bestätigen. Die Wagramer Straße ist ja Teil der Radschnellverbindung Nord und auch seit den 1990er-Jahren als Hauptradroute definiert. Die alte Zick-Zack-Führung mit Randsteinen und mühsamen, langen Ampelwartezeiten war immer ein Problem. Das ist jetzt ein Upgrade, das den Namen „Highway“ wirklich verdient. Wir sagen dazu aber eben „Radschnellverbindung“: Kleine Seitengassen sind verkehrsberuhigt, an großen Ampeln kommt man zügig weiter.

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



Wien 1., Stubenring 5, MAK

Kein durchgängiger Radweg und eine böse Kante

Der sehr stark befahrene Ringradweg führt auch am Museum für angewandte Kunst vorbei. Genau vor dem Haupteingang verschwenkt die Ring-Nebenfahrbahn: Der Radweg geht in einen nur 2,2 Meter schmalen Zweirichtungsradsstreifen über. Der wird oft von Lieferfahrzeugen verstellt, aber auch in Richtung Stadtpark mit Autos gern befahren: Für Radfahrende gefährlich – und unangenehm.

Als dort im Mai Baufahrzeuge auf-tauchten, kam Hoffnung auf einen breiten, komfortablen, baulich getrennten Radweg auf. Doch, ach: es wurde lediglich die Asphaltdecke erneuert und der Radfahrstreifen nicht nur suboptimal wie zuvor wieder hergestellt, sondern sogar noch verschlechtert: Gab es bisher „angenehme“ Asphalttrampen beim Übergang zwischen Radweg und Radfahrstreifen, wurden nun Kanten errichtet, die bei jedem Drüberfahren unangenehme Stöße verursachen. Und „on top“: So wie früher entstehen hier schon bei leichtem Regen große Was-serpfützen.



Wien 7., Neubaugürtel/Westbahnhof

Protected Bike Lane erspart Ampelwarten

Als die U6-Station Westbahnhof 1990 errichtet wurde, war Radverkehr kein wichtiges Thema. Und obwohl der Abstand zwischen den beiden Gürtelrichtungsfahrbahnen siebzig Meter betrug, wurde auch kein Platz für einen Radweg reserviert. Viele Jahre mussten die Radfahrenden am Gürtelradweg daher den Umweg am Westbahnhof vorbei nehmen: Es galt, den Gürtel zwei Mal zu queren – und an insgesamt sieben Ampeln auf Grün zu hoffen.

Wegen einer Baustelle auf dem Gelände des ehemaligen Sophienspitals war nun eine Fahrspur am Neubaugürtel zwei Jahre gesperrt. Der Kfz-Verkehr floss (oder staute zu Stoßzeiten) dort allerdings exakt so, wie vor der Spur-Sperre. Also beschloss die Stadt, nach Baustellenende auf einer Fahrspur eine dauerhafte „Protected Bike Lane“ zu errichten. Das erspart Radfahrenden zweieinhalb Minuten Fahr-Umweg.

Hervorzuheben ist da auch die Radwegquerung bei der Stollgasse/Felberstraße: In die Fahrbahn eingelassene weiße Blinklichter weisen die Kfz-Lenkenden auf querenden Radverkehr hin.



Innsbruck, Erzherzog-Eugen-Straße

Umfassende Sanierung, ohne Rad-Verbesserung

Die Erzherzog-Eugen-Straße ist eine Hauptradverbindung durch die Stadt. Sie verbindet den Inn- und den Sillradweg. An der Straße liegt ein Krankenhaus und mehrere Schulen.

Wegen der Erneuerung von Straßenbahngleisen, Wasser- und anderen Rohren wurde sie zwischen Rennweg und Kaiser-Franz-Josef-Straße auf 340 Metern komplett aufgegraben und neu asphaltiert.

Für Radfahrende ergab sich daraus aber keine Verbesserung: der nur 1,3 Meter schmale Mehrzweckstreifen blieb. Dabei hätte es Platz für Verbesserungen gegeben: Parkspuren (2,2 Meter) und Fahrstreifen (3,3 Meter) sind breiter als nötig – mit etwas gutem Willen wäre für beide Richtungen ein Meter mehr für den Radverkehr drin gewesen. Sogar ein richlinienkonformer (3,6 Meter breiter) Zweirichtungsrads weg auf der Nordseite wäre möglich gewesen. Stattdessen wurde eine „Jahrzehntechance“ einfach verschenkt.





Bahnhof Kühnsdorf am Klopeiner See Neuer Bahnhof mit Radanschluss

Der neue Bahnhof Kühnsdorf an der Koralmbahn ist der zentrale Mobilitätsknoten des Bezirks Völkermarkt. Ab Dezember 2025 werden dort S-Bahn, Westbahn und Fernzüge der ÖBB halten. Da der Bahnhof auf der „grünen Wiese“ gebaut wurde, war die Anbindung an das Radwegenetz ein zentrales Anliegen.

Der Bahnhof wurde mit einem ein Kilometer langen Radweg an den Seeburg-Radweg (R1E) angebunden. Der R1E verbindet den Bahnhof mit der Bezirkshauptstadt Völkermarkt und dem Drauradweg. Die ÖBB errichteten darüberhinaus neue Geh- und Radwege in die nahegelegenen Ortschaften Kühnsdorf Mitte und Wasserhofen. Von dort aus ist der Klopeiner See per Rad sicher erreichbar.

Außerdem bekam der Bahnhof überdachte Radabstellplätze und versperrbare Radboxen und ist über das überregionale Radwegenetz ebenso gut erreichbar wie aus den umliegenden Ortschaften. Lediglich eine direkte Radanbindung an einige Orte – etwa St. Kanzian am Klopeiner See – fehlt noch. Aber: Das ist nicht Aufgabe der ÖBB, sondern von Land und Gemeinden.



Parndorf, Burgenland Fahrbahnhebung und Blockmarkierung

Der Radweg entlang der Neusiedlerstraße (B50) führt vom südlichen Ortsrand bis zum Kreisverkehr Neudorferstraße (B10). Bisher hatten Radfahrende bei zwei Querstraßen durch das Verkehrszeichen „Radweg-Ende“ Nachrang gehabt.

Nun wurde das „Ende“-Schild abmontiert, eine gemeinsame Rad- und Fußquerung per Blockmarkierungen und Schutzweg markiert und für den Kfz-Verkehr ein einschlägiges Hinweiszichen („Schutzweg/Radüberfahrt“) montiert: Das Queren für den Rad ebenso wie den Fußverkehr ist somit bevorrangt, sicherer und komfortabler.

An einer der beiden Querungen wurde auch eine Fahrbahnhebung errichtet: Sie reduziert das Tempo des querenden Kfz-Verkehrs – ein weiterer Sicherheits-Benefit.

Außerdem: Auch bei zwei lokalen Ein-/Ausfahrten (islamisches Zentrum und Apotheke) wurden Blockmarkierungen angebracht.



Wien 15., Äußere Mariahilfer Straße Komfort und Sicherheit statt „Dooring-Hotspot“

Irgendwann in den 1990er-Jahren wurde in der Äußeren Mariahilfer Straße ein rund 1,5 Meter schmaler Mehrzweckstreifen eingerichtet. Er erwies sich – da neben einer Parkspur – als äußerst unfallträchtig – als echter „Dooring-Hotspot“

Dooring? Beim unachtsamen Öffnen von Autotüren haben Radfahrende keine Chance, rechtzeitig anzuhalten – schwere Verletzungen gab es hier häufig: Von 2017 bis 2024 ereigneten sich allein zwischen Gürtel und Clementinengasse 43 amtlich dokumentierte Dooring-Unfälle. (ähnlich viele verzeichnet sonst nur die Landstraße Hauptstraße.)

Die Unfallzahlen waren ein Mitgrund, die Äußere Mariahilfer Straße umzugestalten. Der Umbau des ersten Abschnittes – bis zur Clementinengasse – ist nun abgeschlossen: Hier entstand eine ruhige Flaniermeile mit einem 3,5 Meter breiten und komfortabel zu befahrenden Zweirichtungsradweg.



HOW TO

Fang das Licht!

Geht es um die Beleuchtung, passt (fast) immer irgendetwas nicht:
Neun Thesen, um zwischen „kein“, „zu stark“ und „falsch eingestellten“
Fahrradlichtern die Balance zu finden.

BELEUCHTER: Andrzej Felczak

1. Fahrradbeleuchtung ist ein kontroverses Thema. Vor allem zu stark oder falsch eingestellt und somit blendend, führt sie zu Streit und Diskussionen. Unfrieden löst aber auch das Fahren ganz „ohne“ aus: Neben gut beleuchteten Rädern werden solche Bikes tatsächlich oft nahezu unsichtbar.

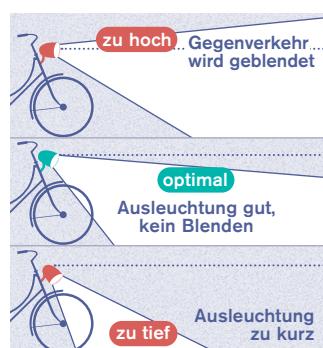
2. Generell gilt: Sind Wege gut beleuchtet, reicht in der Regel ein Frontlicht mit 100 bis 200 Lumen aus, um dunkle Stellen zumindest halbwegs auszuleuchten – aber vor allem, um die eigene Position anzuzeigen. In „Lumen“ wird Leuchtstärke gemessen – aber Vorsicht: Die Werte sind nur grobe Empfehlungen. Tatsächliche Sichtbarkeit hängt immer auch von Form, Größe und Ausrichtung des Lichtkegels ab. Wenn der richtig eingestellt und ausgerichtet ist, blendet das Licht nicht – das macht das Fahren für alle sicherer.

3. Fahrradlichter haben in den letzten Jahren eine dramatische technische Entwicklung durchgemacht: Akkubeleuchtung und LED-Lampen sind mittlerweile fast Standard, Nabendynamobetriebene Lichter sind auf Alltagsrädern nahezu wartungsfrei, zuverlässig und diebstahlsicher.

4. Der Nachteil der Akkus ist: Die Kapazität der Front-



Fahren bei Dunkelheit: Gesehenwerden ist mindestens so wichtig, wie selbst zu sehen.



lichter, erst recht, wenn sie nicht nur sichtbar machen sollen, verbrauchen viel Strom. Darum ist es sinnvoll, die Beleuchtungsstärke unterwegs umstellen zu können – um Strom zu sparen. Wichtig ist daher auch die Anzeige der verbleibenden Leuchtdauer. Rücklichter verbrauchen weniger Strom,

durch Selbstentladung können Akkus nach ein paar Monaten leer sein: Regelmäßig Kontrollieren!

5. „Dank“ des Siegeszuges starker LED-Lichter immer aktueller: falsch eingestelltes oder zu grelles Licht. In gut ausgeleuchteten Regionen ist die Wahrscheinlichkeit, den Gegenverkehr – ganz egal, ob Auto, Motorrad, Fahrrad oder zu Fuß – zu blenden, zwar geringer als auf Strecken ohne Straßenbeleuchtung, aber dennoch unangenehm: Je dunkler die Umgebung, umso gefährlicher die „Blendung“ für den Gegenverkehr: Darum haben Auto und Motorrad Fern- und Abblendlicht.

6. Schlechtere oder fehlende Straßenbeleuchtung, schlechte Wege und höheres Tempo erfordern höhere Lichtstärken – auch am Rad. 1.000 und mehr Lumen vorne sind auf Überlandfahrten empfehlenswert. Die ausgeleuchtete Fläche reicht weit nach vor. Zum „Blendschutz“ sollten Frontlichter aber – wie bei KfZ – eine Abblendoption haben. Oder zumindest rasch nach vorne geneigt werden können, also abzulenken. Es gibt mittlerweile auch Frontlichter, die unten weiter und heller strahlen als oben.

7. Das Vermeiden von Blendungen ist eine Einstellungsfrage: Wer vom eigenen Fahrradlicht in 20 Metern Entfernung geblendet wird, muss das Licht so lange weiter nach unten stellen, bis es nicht mehr blendet. (siehe Grafik)

8. In Österreich müssen Fahrräder laut Gesetz auch weiße Front-, und rote Heckreflektoren sowie gelbe Pedal- und gelbe oder weiße Speichenreflektoren haben. Das Frontlicht muss am Rad befestigt sein – und darf nicht blinken.

9. Die genauen gesetzlichen Vorschriften zu Größe, Art, Farben und Ausnahmen sowie ausführliche Licht-Tipps gibt es hier: radlobby.at/fahrradbeleuchtung



Endlich rollen wir auf die Startbahn. Wir waren in der riesigen 787er Boeing vollbesetzt eine Stunde lang am Flughafen in Kopenhagen in der Parkposition verblieben, weil eine Gangway sich beharrlich weigerte, die Kabinentür loszulassen. Hunderte Kilogramm Kerosin verbrannten im Standby, ohne dass sich der „Riesen vogel“ auch nur einen Zentimeter bewegte.

Als das Flugzeug über den Wolken ist, wandern meine Gedanken zurück. Paradiesische Zustände herrschten auf den Straßen in Dänemarks Hauptstadt. Alle vierspurigen Straßen haben zwei Spuren für den Autoverkehr und jeweils in der selben Breite einen Radweg links und rechts. Alle Radwege sind vom Fuß- und Autoverkehr baulich getrennt. Klar fahren so viel mehr Menschen mit dem Fahrrad als in Österreichs Städten, und so wenige mit dem Auto. Und allerorten entspannte, freundliche Menschen!

Warum ist man in meiner Heimatstadt so unendlich weit von solchen Verkehrslösungen entfernt? Ist es Bequemlichkeit im Denken? Angst vor Veränderung? Scheu vor Konfrontationen mit mächtigen Interessensgruppen? Die lösungsfeindliche Haltung, es allen recht machen zu wollen? Warum nur?

Neben mir wird dänisch gesprochen. Sie hätten viel Gutes über Wien gehört und würden sich darauf schon sehr freuen. Hygge nennen die Dänen ihre Gemütlichkeit.

Als sich das Flugzeug Wien nähert, fühle ich mich wenig hyggelig. Mein

Unterbewusstsein lässt Flugscham aufkommen. Zudem taucht unvermutet Shakespears Hamlet, der ganz und gar nicht entspannte Prinz von Dänemark, in meinem Kopf auf. Da wird doch davon gesprochen, dass „etwas faul im Staate Dänemark“ sei.

Zu Hause angekommen, lese ich Hamlets Monolog nach. Er spricht von der „Rücksicht, die Elend lässt zu hohen Jahren kommen“ und „dass wir die Übel, die wir haben, lieber ertragen, als zu Unbekanntem fliehen. So macht Be wusstsein Feige aus uns allen.“

Ist da etwas faul in unserem Staate? Ich sage es ganz prosaisch: Nur mit Kompromissen lässt sich in Österreichs Städten keine grundsätzliche Änderung der Verkehrsstruktur erreichen. Wie es geht und dass es geht, zeigt etwa Kopenhagen. Und bitte keine austriakischen Ausreden mehr, warum etwas nicht geht.



Reinhold Seitl
ist Mediendesigner
und Journalist in Wien.

Anzeige

Mit Förderung und Rahmenvertrag zur Radbox

Fahrrad und Bahn clever kombinieren

Sichern Sie sich moderne Radboxen an Bahnhöfen und Mobilitätsknotenpunkten – komfortabel buchbar, modular erweiterbar und durch Rahmenvertrag einfach zu bestellen. Profitieren Sie von Förderungen und einem einheitlichen System in ganz Österreich.

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- > Wetter- & diebstahlsichere Stahlboxen
- > Digitales Buchungs- und Zugangssystem
- > Keine Schlüssel- oder Vertragsverwaltung
- > Förderbar durch ÖBB & Bundesländer
- > Einheitliches System, flächendeckend in Österreich
- > Bestellung ohne Ausschreibung über Rahmenvertrag

Jetzt gemeinsam die Mobilitätswende gestalten!



Foto: VWT

KIENZLER
STADTMOBILIAR

Vorlandstraße 5
D-77756 Hausach
Tel. +49 7831 788-24
info@kienzler.com

kienzler.com



sicher.nachhaltig.mobil



Wiener Fahrradliebe

Seit fast 30 Jahren radelt Reinhard Raunig-Peneder durch Wien – und wir sind als Leserinnen und Leser in dem von Leopold Maurer liebevoll illustrierten Buch mit dabei: Auf der Suche nach dem Flow im Großstadtdschungel, bei Wettfahrten – und Momenten mit und an Ampeln. Raunig-Peneders Geschichten versprühen die Freude am Radfahren in Wien, lassen Momente unseres eigenen Radalltags aufblitzen und zeigen, was in jedem Moment möglich ist, wenn man die Augen öffnet: „Wenn Sie eine Ampel gerade noch schaffen, den Schwung in die nächste Seitengasse mitnehmen und wenn Ihnen dann vielleicht noch die ersten Frühlingssonnenstrahlen ins Gesicht leuchten, dann ist das lebendig, freudig – und echt.“ Gibt es ein Fazit? Aber klar doch!: „Fahren Sie Fahrrad!“

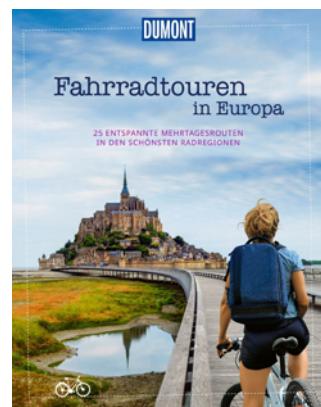
Raunig-Peneder, Reinhard:
Bicletes. Das Abenteuer Radfahren in Wien.
Wien, Verlag Brüder Hollinek & Co.,
2025
ISBN: 978-3-85119-395-4
92 Seiten, 15 Euro



Europa gemütlich entdecken

Europa hat viel zu bieten, oft auch abseits der bekannten Touristenziele. Der neue Dumont-Bildband „Fahrradtouren in Europa“ stellt 25 mehrtägige Reisen vor, die einen entspannten Radurlaub versprechen: Da gibt es Reisen in den Norden – etwa den Göttakanal in Schweden entlang oder Inseltouren auf den Äußeren Hebriden. Oder Touren durch Mitteleuropa – von Entdeckungen an der französischen Weinstraße im Elsass bis tief ins polnische Riesengebirge. Oder Fahrten in Sardiniens sonnigen Süden. Ideal zum Planen – und Träumen: Die Mehrtagestouren werden mit Karten und Höhenprofilen vorgestellt. Und Tipps zu Reisezeit, Anreise und Unterkünften sowie zusätzlichen Ausflugstipps und den GPX-Tracks zum Download helfen zusätzlich bei der Reiseplanung.

Fahrradtouren in Europa.
25 entspannte Mehrtagestouren in den schönsten Radregionen.
Ostfildern: Dumont Verlag, 2025
ISBN 978-3-616-03536-9
221 Seiten, 31,95 Euro



Anzeige

Wo ist mein Fahrrad?

Die smarte Fahrradklingel aus Wien



AirBell Pro

- Apple „Wo ist?“ Funktion
- Keine Abokosten
- Weltweite Ortung
- Keine extra App

39,90€

Works with
Apple Find My

www.airbell.de
20% Rabatt mit Code DRAHTESEL



Robustheit zählt: Für viele Menschen in ländlichen Regionen Afrikas sind Fahrräder nicht Option, sondern Notwendigkeit: Ohne sie wären Schule, Markt oder Gesundheitsversorgung schwer, mitunter gar nicht, erreichbar.

FREILAUF

Zwei Räder, viel Wirkung

Während Pflegekräfte in Niederösterreich zwischen Auto und E-Bike wählen können, ist das Fahrrad in Afrika oft alternativlos, um leistbar mobil zu sein, erzählt Caritas-Generalsekretär Christoph Riedl im „Freilauf“.

In Tambacounda, im Osten des Senegal, ist ein Fahrrad nicht bloß ein Fortbewegungsmittel. Es ist Werkzeug. Verbindung. Hoffnung. Manchmal auch Rettung. Weil es dort, wo Straßen bestenfalls aus rotem Staub bestehen, oft keine Alternativen gibt. Kein Bus. Kein Taxi. Kein Gesundheitszentrum um die Ecke. Wer ein Fahrrad hat, kommt irgendwie durch. Wer keines hat, bleibt – oft – zurück.

Dort unterstützt die Caritas mit genau solchen Rädern. Für Mitarbeitende. Für Familien. Für Gesundheitsstationen. Transportiert wird alles: Wasser, Medikamente, Saatgut. Auch Menschen, wenn's sein muss. Improvisation ist Alltag. Und zwei Räder sind besser als zu Fuß gehen zu müssen.

Das klingt einfacher, als es ist. Aber es funktioniert. Weil das Fahrrad – einfach – funktioniert. Ohne Sprit, ohne Batterie, ohne App. Robustheit zählt. Und der Wille, trotz allem in Bewegung zu bleiben.

Pflege kommt mit dem Rad

Bewegung – auch in Niederösterreich. Dort ist das Fahrrad nicht das letzte Mittel, sondern oft die bessere Wahl. Zum Beispiel in Ybbsitz. Dort hat das Team der Caritas-Sozialstation ein E-Bike in den Dienst genommen. Initiiert von jenen, die täglich zu Pflegekundinnen und -kunden fahren.

Nicht, weil das Auto fehlt. Sondern weil das Rad schneller, praktischer,

gesünder ist. Keine Parkplatzsuche, kein Motorlärm, kein Stau. Stattdessen frische Luft und Bewegung.

Die Idee kam aus dem Team. Und dann einfach ausprobiert. „Ein Gewinn“, sagt die Regionalleiterin. Für die Umwelt sowieso. Aber auch fürs Team. 32 Pflegekräfte sind in der Region unterwegs. 180.000 Kilometer im Jahr. Ein Teil davon auf zwei Rädern – elektrisch unterstützt, aber mit eigener Kraft gelenkt. Ob das Projekt ein Erfolg wird, ist noch offen.

Notwendigkeit dort, Vorbild hier

Was in Tambacounda überlebenswichtig ist, bringt in Ybbsitz Lebensqualität. Was dort Notwendigkeit ist, wird hier zur Option mit Vorbildwirkung. Und auch wenn die Rahmenbedingungen nicht vergleichbar sind: die Wirkung ist es.

Denn wer mobil ist, bleibt verbunden. Mit der Welt, mit anderen – mit sich selbst.

Das Fahrrad als Zeichen für Teilhabe, für Autonomie. Ob auf dem afrikanischen Dorfweg oder zwischen Opponitz und der Hausapotheke.

Zwei Räder. Zwei Kontinente. Ein Prinzip: vorankommen.

Wer dieses Vorankommen unterstützen möchte, der kann direkt den Ankauf von Fahrrädern im Senegal mit einer Spende möglich machen:

„Wer ein Fahrrad hat, kommt irgendwie durch. Wer keines hat, bleibt oft zurück.“



Christoph Riedl
ist leidenschaftlicher Radfahrer – in der Stadt und am Berg. Außerdem ist er Generalsekretär der Caritas der Diözese St. Pölten.

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@rdbande.at
rdbande.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



Stadtadler

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

Cooperative FAHRRAD

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

CICLOPIA

Fahrradgeschäft Wien 6

Radpunkt-Clemens Plasser
von hier aus weiter
Schmalzhofergasse 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

CITYBIKER.AT

IG-Fahrrad Shop
Neu- und Gebrauchtradverkauf
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.wien@bergspezl.at
bergspezl.at

Bergspezl

Bike - Outdoor - Service

Mistelbiker e.U.

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

MISTELBIKER

Reparatur, Service, Zubehör

Enzovelo

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

enzo velo

MOUNTAINBIKER.AT

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

MOUNTAINBIKER.AT

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

dieradSTATION

WIEN HAUPTBAHNHOF

RADBANDE 1100

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



HeckAntrieb GmbH

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

HECKANTRIEB

BIKES + SERVICE

Radlheim-Fünfhaus

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



popsykkel – miteinander radeln

fahrräder, kinderräder, hauseigene werkstatt
Reindorfsgasse 9
1150 Wien
Tel.: 01/996 98 53
mail@popsykkel.at
popsykkel.at

popsykkel

Radshop.at

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

FAHRRAD ECK

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

RAD & TAT

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

NXT CARGO BIKE

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

2rad shop

Bike+More

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

BIKE MORE

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

=e-motion=

DIE E-BIKE EXPERTEN

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

WIENERWALDBIKER.AT

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

BIKESHOP KREUZER

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

BRÜCKL RADSPORT

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

ZUM ROSTIGEN ESEL

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

RAD & SPORT KIESL

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

e-BikeMotorReparatur

Rad Bilderrätsel



Welche Pflanze sehen Sie auf diesem Bild?

Ab Seite 35 dieses DRAHTELS erzählen Judi König und Jakob Pühringer von ihren „Bike & Hike“-Abenteuern in der Region Pyhrn-Priel. Dort fanden sie diese seltsame Pflanze: Wie heißt sie?

Die Lösung steht im Impressum auf Seite 46.

Falls auch Sie ein Rad-(Rätsel) Bild haben: Immer her damit! Wir bedanken uns mit einem kleinen Goodie.

Veloserv – die mobile Fahrradwerkstatt
Vor-Ort-Service in und um 5020 Salzburg
Tel.: 0660/419 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

Clever Cycling
Van Raam Spezialfahrräder

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



Reiseausrüstung

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



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

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

ZIEGLER
Außenanlagen GmbH
Betriebsstraße 13/Top 23
4844 Regau
Tel.: 07672/958 950
ziegler-metall.at



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



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



Kienzler Stadtmobilier GmbH
sicher.nachhaltig.mobil
Vorlandstraße 5
D-77756 Hausach
Tel.: +49 7831/7880
info@kienzler.com
kienzler.com



Radverleih

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



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



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



Radverleih Donauinsel
Verleih, Verkauf, Werkstatt,
Radgarage
Floridsdorfer Brücke Donauinsel
Parkplatz
1210 Wien
Tel.: 01/278 86 98
donaudsel@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
Dienstadt-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](http://jobrad.org)



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



Triebel – Dein Schuhmacher
Reparaturspezialist
Gershoferstraße 47
1180 Wien
Tel.: 01/478 43 44
[office@dein-schuhmacher.at](http://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





WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

Ist Wachs das neue Öl?

Im Profi-RennradSport ist es bereits so gut wie Standard, mittlerweile setzt es sich auch im Amateurbereich durch: Bis auch bei Alltagsräder gewachste Ketten geschmierte ersetzen werden, ist für Experten wie den Wiener Radhändler Christian Dorfinger nur eine Frage der Zeit.

INTERVIEW: Thomas Rottenberg

In der Rennradwelt reden alle von „gewachsenen Ketten“: Was ist das?

Christian Dorfinger Eine gewachsene Kette ist eine Fahrradkette, die in einem Wachsbad mit speziellem Flüssigwachs eingelassen wurde. Dafür müssen Kette und Antrieb zuerst aber komplett gereinigt werden – sonst funktioniert der Spaß nicht. Dieses Reinigen ist auch der größte Nachteil: Die Vorbereitung ist aufwändig, weil man Kassette, Werfer und die vorderen Kettenblätter komplett reinigen muss. Das passiert mit Ultraschall, chemisch oder mechanisch. Erst danach kommt das Wachs auf die Kette.

Und was bringt das?

Gewachsene Ketten sind sauberer – und bleiben es: man hat den üblichen Abrieb und Schmutz nicht. Weder auf der Kette noch sonstwo im Antrieb. Da kein Fett auf der Kette ist, können keine Partikel an ihr haften bleiben. Das bedeutet weniger Reibung, also weniger Kraftverlust – und in weiterer Folge weniger Verschleiß des Antriebssystems. Das sind die Vorteile.

Ist das nicht auch ein guter Marketingschmäh?

Nein, das macht Sinn! Man hat das in den letzten fünf Jahren beobachten können: Da haben viele Profis probiert und experimentiert. Jetzt sieht man, dass das definitiv gut funktioniert.

Kann man die Kette selber wachsen, oder soll der Mechaniker ran?

Natürlich geht das auch daheim. Es ist aber aufwändiger, als wenn ich meine Kette schmiere. Gerade beim ersten Mal: Man muss Antrieb und Kette abbauen – das ist nicht jedermanns Sache. Vor allem aber muss man beim ersten Mal alles absolut rückstands frei entfetten: Ein Ultraschallgerät



Christian Dorfinger betreibt in Wien Floridsdorf das von seinem Großvater 1949 gegründete Radgeschäft in dritter Generation.

fürs Reinigen und ein Heißwachsgerät wird sich für zuhause kaum jemand zulegen.

Es gibt Ketten-Abos: Da bekommt man alle paar Monate eine neue Kette und die alte wird zum Nachwachsen geschickt. Ist das sinnvoll?

Es reduziert den Aufwand einigermaßen. Allerdings muss man dann die Kette demontieren und wieder montieren können – das überfordert vermutlich viele: Das ist nur etwas für Leute, die tatsächlich basteln können.

Aber wird sich Wachs durchsetzen?

Ja. Über kurz oder lang nicht nur am Rennrad. Zum einen, weil die Leute erkennen, dass das ein brauchbares, nettes System ist. Nicht zuletzt, weil man sich bei einer zufälligen Berührung nicht mehr den „Amateurstempel“ auf Bein oder Hose holt.

Für mich wäre das der größte Vorteil!

(Lacht) Mag sein. Aber im Ernst: Man erspart sich auch Kraft. In etwa 10 Watt. Und wer jetzt fragt, ob zehn Watt im Hobbysport eine große Rolle spielen, weiß nicht, wie diese Szene tickt: Alles spielt eine große Rolle!

Manche Hersteller sagen, gewachsene Ketten halten bis zu 50 Prozent länger. Stimmt das?

Das ist unterschiedlich. Am Rennrad sind es meist zwischen 2.000 und 4.000 Kilometer. Nachwachsen muss man alle paar hundert Kilometer, das hängt auch vom Wachs ab. Wir testen gerade eines, das angeblich bis zu 500 Kilometer halten soll.

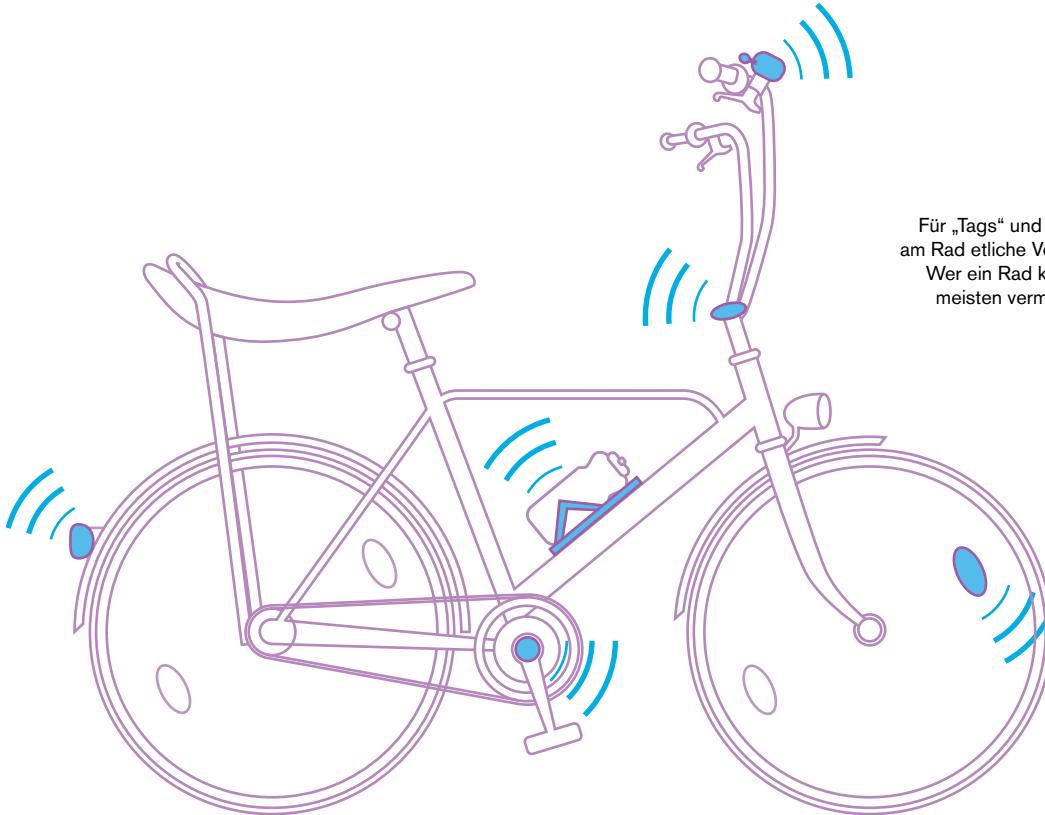
Und die Kosten?

Die bewegen sich im gleichen Rahmen wie Kauf und Pflege einer klassisch gefetteten Kette.



(K)eine Chance für Diebe

Im oder am Fahrrad versteckte Ortungsgeräte liegen derzeit voll im Trend:
Wird das Rad gestohlen, kann man es so wieder aufspüren. Klingt toll.
Funktioniert auch. Aber die Tücke liegt im Detail.



Für „Tags“ und Tracker gibt es am Rad etliche Verstecke. Freilich: Wer ein Rad klaut, kennt die meisten vermutlich schon.

TEXT: Mario Sedlak ILLUSTRATIONEN: Daniela Bernold

Statistisch wird jede halbe Stunde irgendwo in Österreich ein Fahrrad gestohlen. Ein gutes Schloss kann da helfen, dass es nicht das eigene ist. Nur: Garantie ist das keine. Für den Fall der Fälle setzen daher immer mehr Radbesitzerinnen und -besitzer auf verdeckte Bluetooth-Ortungsgeräte, die den Kontakt zu den rechtmäßigen Eigentümerinnen und Eigentümern nicht abreißen lassen sollen.

„AirTag“ – ein „generischer“ Begriff

Es gibt sie unter dem Namen „AirTag“ seit 2021 von Apple – für iPhones. Klein wie eine Münze lassen sie sich in Klingel, Rahmen oder sonstwo verstecken. Inzwischen gibt es ähnliche Devices auch für Android-Handys. Hersteller sind Samsung, Motorola und andere „Große“ – aber auch Start-Ups drängen auf diesen Markt. Manche dieser Geräte – egal welcher Marke – sind auch fix und fertig, in Fahrrad-Zubehör verbaut, erhältlich.

Bluetooth-Ortungsgeräte haben keinen GPS-Empfänger. Sie können ihre Position also nur übermitteln, wenn irgendjemand – je nach Betriebssystem des Tags – mit einem iPhone respektive der Android-App in der Nähe ist. Bluetooth reicht meist 10, höchstens 20 Meter weit. Dafür sind AirTags (der Name wird „generisch“ auch für Devices aller Hersteller) kleiner und billiger als „echte“ GPS-Ortungsgeräte. Es fallen weder Verbindungs- noch andere Kosten an – außer für die Batterie, die meist ein Jahr hält.

AirTags & Co. wurden eigentlich nicht zur Ortung von gestohlenen, sondern von verlorenen oder verlegten Gegenständen wie Schlüssel, Fernbedienungen, Regenschirmen und dergleichen entwickelt. Bewegt sich der „Tracker“, ohne dass man selbst in der Nähe ist, wird am Handy in der Regel – aber längst nicht bei allen Geräten standardisiert-automatisch – Alarm ausgelöst. So weit, so sinnvoll, um Diebstahlversuche frühzeitig zu erkennen.

Schutz vor Stalking warnt auch Diebe

Es gibt aber ein „Aber“: Wenn sich ein mit einem AirTag getaggtes Objekt länger (in der Regel acht Stunden) bewegt, ohne dass die Person, der es gehört, in der Nähe ist, fängt der „Tag“ zu piepsen an.

Das macht Sinn: AirTags wissen nicht, ob sie einen bösen Menschen verfolgen oder ob sie einem unschuldigen Opfer untergejubelt wurden, um es zu stalken. Sie sind so klein, dass sie unauffällig in Handtaschen, Kleidung oder Stofftieren versteckt werden können. In den USA gab es 2023 deshalb Sammelklagen gegen Apple. AirTags waren dort systematisch eingesetzt worden, um – fast ausschließlich – Frauen zu stalken. Auch Morde stehen in direktem Zusammenhang mit Stalking via AirTag. In einem Fall soll ein Mann seine Partnerin ermordet haben, weil sie den Tag entfernte.

Nutzt man AirTags zur Ortung gestohlenen Fahrräder, werden Diebe also durch das Piepsen gewarnt: Sie



Trojanische Tracker

TESTER: Benjamin Stagl



Die Tags

Apple AirTag

Der Apple AirTag punktet mit extrem genauer Ortung dank der riesigen iPhone-Nutzerbasis. Wer ein Apple-Gerät besitzt, bekommt hier die zuverlässigste Wiederfindgarantie. Nach höchstens einem Jahr sollte die Batterie aber durch eine neue Knopfzelle ersetzt werden.

39 €www.apple.com

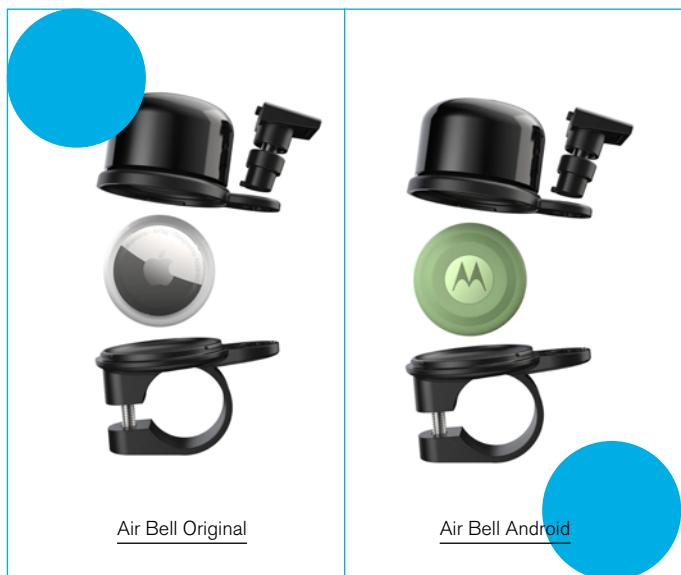
Galaxy SmartTag 2

Samsung setzt bei seinem SmartTag 2 auf eigenständiges Design. Dadurch passt der Tag leider nicht in handelsübliche Verstecke. Die Integration im Smart-Things System von Samsung ist allerdings benutzerfreundlich für alle, die ein Gerät aus der Galaxy-Familie benutzen. Was überzeugt: bis zu zwei Jahre Akkulaufzeit. Für alle ohne Galaxy-Gerät bleibt der Tag 2 allerdings außen vor.

39 €www.samsung.com

Motorola MotoTag

Mit dem Motorola MotoTag gelingt die Standortabfrage markenungebunden. So kann das Fahrrad mit jedem Smartphone wieder gefunden werden, sofern dieses zumindest Android 9.0 als Betriebssystem nutzt. Allerdings dauert es durch die wenig verbreitete Systemtechnik häufig länger, bis der Tag geortet wird. Dafür passt er in jeden Holster – also auch in solche, die an sich für Apples AirTag ausgelegt sind.

39 €www.motorola.com

Die Verstecke

Air Bell Original / Android / Pro

Eine praktische Halterung für den Airtag gibt es von Air Bell. Funktional, schlicht im Design und verfügbar sowohl mit dicker als auch dünner Lenkerklemmung.

16,99 €www.airbell.de

Um auch einen MotoTag dezent am Lenker zu verstecken, gibt es auch eine Android Variante der Air Bell.

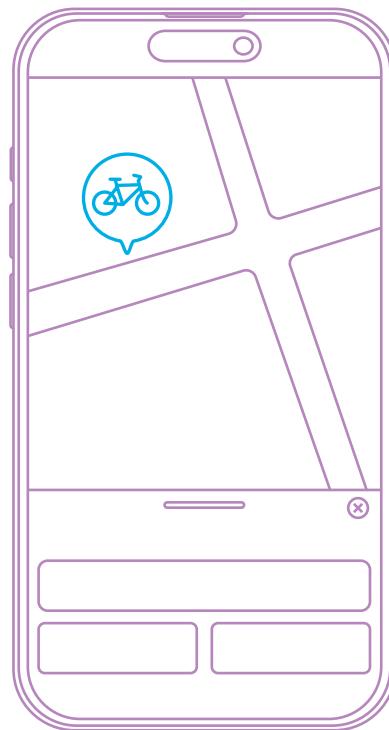
18,99 €

können dann die Tags suchen und entfernen – oder das Rad wegwerfen. Das Piepsen kann man allerdings verhindern, indem man den Lautsprecher funktionsunfähig macht. (Am „grauen“ Markt gibt es auch nicht-piepsende Tags). Dennoch wird man über eine Meldung am Handy gewarnt, wenn einem ein Airtag dauerhaft folgt – und zwar betriebssystemunabhängig.

Mit iPhones oder speziellen Android-Apps lassen sich versteckte (Apple) AirTags dann zum Piepsen bringen und – wenn das Handy Ultrabreitband-Technologie unterstützt – exakt orten.

In die AirTag-Alternativen anderer Hersteller sind sehr ähnliche Funktionen meist ebenfalls eingebaut.

Leicht entfernbarer Tags, egal wie gut sie getarnt sind, bringen also wenig. Abschrecken könnten Tags, an die man nur rankommt, wenn man die ganze Tretkurbel ausbaut oder den Motor eines E-Bikes zerlegt. Bei teuren Rädern werden Kriminelle diesen Aufwand eventuell in Kauf nehmen. Außerdem: Zum Wechseln der Batterie muss man dann auch selbst dort rankommen.



Schickt der Tracker ein Signal, kann man ihn per Handy orten. Und – hoffentlich – das Rad „befreien“.

Besser mit GPS

Wer sein Fahrrad wirklich liebt, sollte also über ein „echtes“ GPS-Ortungsgerät nachdenken. Die gibt es auch zum Versteckt-Einbau in (unter anderem) Motorgehäuse, Lenker, Flaschenhalter, Rücklicht oder Sattelrohr.

Idealerweise sind sie an Dynamo oder Akku angeschlossen, sodass sie nicht regelmäßig extra aufgeladen werden müssen. Da in einem geschlossenen Kastenwagen kein GPS-Empfang möglich ist, sollte so ein Gerät auch eine grobe Ortung über das Mobilfunknetz unterstützen. Ansonsten meldet sich das geliebte und teure Zweirad womöglich erst wieder von einem Flohmarkt in Litauen.

Und für den Fall, dass das Rad in ein großes Haus mit mehreren Geschoßen oder Wohnungen „verschleppt“ wird, sind Bluetooth-Ortung und die Möglichkeit, einen Signalton einzuschalten, hilfreich, um die Polizei davon zu überzeugen, dass das Rad tatsächlich der anzeigenenden Person gehört – und die genau weiß, wo es sich befindet.

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



Der Podcast der velophilen Erfolgsgeschichten
reichdurchradeln.at



Bei der Air Bell Pro ist der Tag bereits unter dem Schirm der Airbell verbaut. Außerdem sorgt ein drehbarer Klingelknopf für praktischeres Handling beim Klingeln.
39,90 €

Trelock FS 380 X-Press – AirTag

Falls das Faltschloss versagt, kommt hier der Airtag oder Smarttag in der Halterung ins Spiel, um ein gestohlenes Rad wiederzufinden. Trotz 85 cm Länge und lediglich mittlerer Sicherheit auf der Trelock-Skala ist das Set relativ leicht. Nur mit Schlüssel erhältlich.

ab 79,99 €
www.trelock.de

Die Sender

GPS Tracker Powunity Bike Trax

Statt in der Klingel oder dem Flaschenhalter sitzt der Bike Trax von Powunity am Motor des E-Bikes und wird vom Fahrradakku mit Strom versorgt. Eine eingebaute eSim Karte sorgt für die genaue Ortung über Satellit. Das sorgt für laufende Kosten – zusätzlich zum hohen Anschaffungspreis. Zusätzlich bietet Powunity ein „Rückholservice“ an. Für 59,90€ pro Jahr wird da auch die Suche nach dem Fahrrad übernommen.

199,90 €
www.powunity.com

Invoxia GPS Tracker

Der französische Bike-Melder versteckt sich in einem dezenten Rückstrahler, ist aber kein „Tag“ sondern ein vollwertiger Tracker, der aktiv sendet. Geofencing (ein Alarm, falls das Rad – etwa das eines Kindes – einen bestimmten „erlaubten“ Bereich verlässt) und Ortung funktionieren klaglos – auch bei Nicht-E-Bikes. Der Nachteil: Die Batterie hält maximal 3 Monate. In den ersten drei Jahren fallen laut Hersteller keine Netzgebühren an.

150 €
www.invoxia.com

Anzeige

**lease
a bike**

- Diebstahlschutz zum Anschaffungswert
- 40% Ersparnis durch Leasing
- Service & Verschleiß inklusive
- Dein Traumrad beim Fachhändler in deiner Nähe
- Motiviert das Team. Spart dem Unternehmen.

**Herbstzeit ist Radzeit:
Der smarte Benefit
für Mitarbeiter:innen**

lease-a-bike.at

A**VELLO**

Beim diesjährigen Eurobike Award wurde das neue E-Cargo-Bike SUB Titan ebenso wie das Zubehörsystem SUB 360° Reflective™, inklusive Allwetter-Cabrio für Kinder, ausgezeichnet. Das SUB Titan zählt zu den leichtesten E-Cargos und hat eine wartungsarme Nabenschaltung von 3x3. Die reflektierenden Accessoires des SUB 360°-Systems sorgen für erhöhte Sichtbarkeit und mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Gesehen

online und bei VELLO Shops
SUB Titan 3x3 9.198 €
SUB Cocoon
360°Reflective 199 €
SUB Cargo Bag 360°Reflective (Set) 239 €
vello.bike

B**M-Wave**

Das Label M-Wave steht für schlaue Gepäcklösungen. Der jüngste Streich nennt sich „Amsterdam TR S“ – und ist ein Hybrid aus Reise-Trolley und einer Tasche, die man mit verstellbaren Haken auch an den Gepäckträger hängen kann. Mit Hauptfach, Außentasche und Netztasche für Trinkflaschen stehen 15 Liter Stauraum zur Verfügung.

Gesehen

online und im ARGUS Shop um 69,95 €
shop.fahrradstudio.at

C**Pelago**

Lovisa ist Teil der ersten E-Bike-Kollektion von Pelago – das finnische Label hat Alleskönnen für Alltags-, Einkaufsfahrten und Wochenendtrips im Portfolio. 18 kg leicht und sehr wendig, wird das Lovisa vom Mahle X30 Hinterradnabenmotor unterstützt – bis zu 90 km weit. Im klaren, klassischen Pelago-Design.

Gesehen

im Fachhandel um 3.995 €
pelagobicycles.com

NEU AM MARKT

Das DRAHTESEL Schaufenster

**A****B****E****F****D**
KOMPASS Verlag
45 Touren und Trips für das Klimaticket

Die schönsten Ausflüge in die Natur – ohne Auto: Dieses Buch macht Lust, mehr aus dem Klimaticket zu holen. 45 Vorschläge laden zu Outdoor-Abenteuern in Österreich ein: Landschaften erkunden, auf Gipfel steigen und durch Wälder schlendern – oder mit dem SUP über Seen gleiten – für jeden Geschmack etwas.

Gesehen

im Fachhandel und im ARGUS Shop um 15 €
kompass.at

E**KEEGO**

Die legendäre KEEGO 500ml ist wieder da, und das in neuen Farben! Ideal für kleinere Rahmen – oder Kinderräder. Das Austro-Startup garantiert ein Trinkerlebnis ohne Mikroplastik und Plastikgeschmack kombiniert mit Flexibilität und Langlebigkeit.

Gesehen

online und im Fachhandel um 37,90 €
keego.at

F**foaweida**

Das junge Start-up foaweida zeigt eine einfach-geniale Lösung für das Mitnehmproblem von Kinderfahrrädern. Der patentierte „Klick‘ dich ein und los“-Mechanismus fixiert jedes Kinderfahrrad von 10" bis 20" sekundenschnell am Elternfahrrad – ohne Umbauten. foaweida wird an der Kettenstrebemontiert, wiegt nur 1,2 kg und ist das sichere Backup, wenn die Kraft des Kindes nachlässt. Kein Schleppen, kein Drama: einfach entspannt unterwegs.

Gesehen

online um 239 €
foaweida.com



Das Schaufenster entsteht in Kooperation mit Herstellern und Fahrradgeschäften.



Landschaftsblick statt City-Hitze

„Cooltation“, also Urlaub in kühleren Gefilden, ist ein Schlagwort, das in der Reisebranche immer wichtiger wird. Aber: Es muss nicht gleich nach Spitzbergen, Norwegen oder Island gehen – auch eine Radreise im Ennstal kann erfrischen



STADTFLUCHT: Gudrun Schöllhammer

August 2024 in Wien, die Hitze liegt wie Blei über der Stadt, lässt uns auch in der Nacht nicht schlafen, und gefühlt haben wir uns seit Wochen nur von Wassermelone mit Feta und Sodazitron ernährt. Unter solchen Bedingungen bleibt nur noch die Flucht in die Berge, selbstverständlich mit den Rädern.

Es geht mit dem Zug nach Salzburg, die Salzach entlang bis Bischofshofen, dann hinüber ins Ennstal, nach Altenmarkt. Die Enns ist hier noch ein Bacherl, es gibt giftgrüne Berghänge, ein Hotelzimmer, das keine Klimaanlage hat, weil es keine braucht, und am Abend bei der Pizza denke ich kurz darüber nach, etwas überzuziehen.

Stiftsbibliothek und Apokalypse

Der zweite Tag verläuft auf dem Enns-Radweg nach Admont, auf Feldwegen und Nebenstraßen durch Orte, die man sonst hauptsächlich aus dem Skisport kennt. Die Strecke ist familientauglich und mit zahlreichen Dachsteinblicken garniert. Während wir die weltberühmte Stiftsbibliothek von Admont besichtigen, geht in der Obersteiermark mit Gewitter und Starkregen



Auf den ersten Blick: Eine heile Welt – aber auch hier ändert sich das Wetter.

zum wiederholten Mal in diesem Sommer die Welt unter. Die ganze Nacht fahren die Feuerwehren, räumen Muren weg und löschen einen Waldbrand. Ja, wir wollten Abkühlung, aber doch nicht gleich so viel!

Die Enns ist nach dieser Nacht kein Bach mehr, sondern ein reißender Fluss in Farbe von Filterkaffee mit einem Schuss Milch. Wir setzen unsere Tour in Richtung Gesäuse fort, einer Landschaft, die für sich genommen schon die Reise wert ist. Ein enges Gebirgstal, teilweise eine Schlucht, in der man oberhalb des Flusses noch eine Bahnlinie mal links, mal rechts an die Felswand geklebt hat. Dazu noch die Straße, auf der wir heute fahren. Die wilde Schönheit ist spektakulär anzusehen, aber eben wild, erinnert uns die Wirtin in einem Café unterwegs. „Schauts, dass um 2 wo seids, da kommt noch was“, lautet der Ratsschlag, den wir gerne beherzigen. Wir wechseln vom Ennstal ins Ybbstal und fahren zurück an die Donau in die Augusthitze von Wien, wo man von den Unwettern in der Steiermark nichts mitbekommen hat.

Die Tracks gibts unter

le-chat-a-velo.at/reisen/ennstal-august-2024/



Briefe aus der Ferne

Dieses Mal: Brüssel

Brüssel, heißt es, ist laut, schmutzig und gefährlich. Wirklich? Nein. Und gerade beim Radverkehr könnte Österreich von Belgien und Wien von Brüssel lernen. Etwa, weil Einbahnen in ganz Brüssel vor etwa zehn Jahren fast ausnahmslos für den Radverkehr geöffnet wurden, indem man die Denkweise umdrehte: statt jede einzelne Einbahnöffnung begutachten zu lassen, wurde dieser Prozess nur dort angewendet, wo das Öffnen – angeblich – nicht ging. Das sorgte schlagartig für eine signifikante Attraktivierung des Radverkehrs.

Und: Fast überall in Brüssel gilt Tempo 30. 20 km/h zu schnell kosten mindestens 115 €, 50 mindestens 300 €. Ab 30 km/h zuviel drohen Gerichtsverfahren, Führerscheinentzug und Strafen bis zu 4.000 €.

Hinzu kommt: Es gibt auf „normalen“ Straßen in der Stadt Section Controls. Auch auf kleinen Landstraßen in der Wallonie und Flandern. Das wirkt: Radfahren ist angenehm, denn kaum ein Auto fährt in der Stadt schneller als erlaubt.

Seit einigen Jahren baut Belgien intensiv Radschnellwege („Fietssnelwegen“) und RAVEL-Routen („Réseau Autonome des Voies Lentes“ also „unabhängiges Netz langsamer Strecken“). Es handelt sich dabei um mehr als 1.500 km Wege, die fast ausschließlich dem Rad- und Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen: Hier – oft stillgelegte Bahntrassen oder Treidelpfade – kann man die Landschaft in Ruhe entdecken.

Bert Ludwig

Weit besser als sein Ruf: Brüssel und seine Radwege





Reisen mit „Falt“ und „E“

Natürlich geht es beim Rad-Reisen um die Erlebnisse beim Radfahren selbst. Aber manchmal ist auch der Weg zum Weg Teil der Geschichte. Etwa, wenn man die "smarte" Kombination von Falt- und E-Bike nutzt – und davon schon am Weg nach Südwestfrankreich profitiert.

Der mondäne Charme der südwestfranzösischen Atlantikküste: Blick auf Biarritz

FAHRTENSCHREIBER: Michael Bockhorni

Kuchen! Kuchen macht glücklich. Also sitze ich glücklich im Zug von Bayonne nach Saint Vincent de Tyrosse – und fülle Kalorien auf: Die habe ich am Jazibel im spanisch-französischen Grenzgebiet verbrannt – und auf 85 Kilometern an der Atlantikküste.

Ich bin stolz – und gratuliere mir selbst. Nicht nur zur Tour, sondern auch zu meinem Falt-E-Bike. Es steht – zusammengeklappt – neben mir. Ganz unscheinbar. Aber: ohne dieses schlaue, kompakte Helferlein, ohne die smarte Kombination aus „Falt“ und „E“, könnte ich jetzt nicht mit Kuchen glücklich sein.

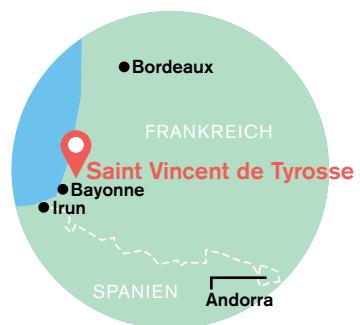
Natürlich geht es beim Reisen um Orte. Um Berge wie den Jazibel. Aber manchmal ist auch der Weg zum Weg

eine Geschichte. Etwa, wenn man mit dem Falt-E-Bike mit dem Zug nach Frankreich fährt.

Wie alles begann

Vermutlich sollte diese Geschichte deshalb an ihrem Anfang beginnen. Im Mai. Da zog es mich nach Südwestfrankreich, ins Departement „Landes“. Früher „die Gascogne“. Dort wollte ich „Home Exchange“-Urlaub machen. Home Exchanges sind genau, was der Name sagt: man tauscht auf Zeit die Wohnung. Ich nutze diese Urlaubs-Möglichkeit intensiv: Achtmal allein 2024 – und immer mit dem Zug.

Manchmal hatte ich vor Ort dann ein Gastgeber-Rad. Oder öffentliche oder kommerzielle Leihräder. Um aber



Hier geht es zu allen Touren von Michael Bockhorni in Frankreich



nicht nur auf Glück oder Leihräder angewiesen zu sein, habe ich mir nun ein E-Falt-Bike gekauft. Die sind doppelt „smart“: „Falt“: Man ist im Zug nicht auf Radabstellplätze angewiesen. „E“: ich kann auch im Hügelland komfortabel fahren.

Der Plan

Im Mai 2024 stand nun die erste lange Reise an. Doch auch der günstige Nachtzug nach Paris war schon im Februar ausgebucht. Plan B war dann ein komplexes, fast wissenschaftliches Buchungsplattform-Suchspiel. Mühsam und langwierig, aber letztendlich erfolgreich: Um insgesamt nur 144,54€ (exklusive Klimaticket) komme ich über München und Karlsruhe nach Paris – und fahre von dort im 6er-Liegewagen nach Saint Vincent de Tyrosse, etwa 150 Kilometer südlich von Bordeaux: Mein Zielbahnhof ist nur 6 km vom Haus entfernt. Für die Umstiege plane ich – man kennt die Deutsche Bahn – ordentliche Puffer ein.

Meine Wohnungstauschpartner (ein Pensionistenpaar) schicken mir Informationen über „meine“ Heimat-auf-Zeit. Infos über Tourenziele sammle ich selbst: Biarritz, Bayonne, die Pyrenäen – und die „Käsestraße“ im Ossautal möchte ich sehen. Aber auch „Pilat“, Europas höchste Düne. Und natürlich brauche ich Routenmaterial, Weitwander- und Radpläne für Natur- und Nationalparks. Ein weiteres Highlight sollen die unblutigen Stierkämpfe, der „Course Landaise“ in Tercis les Bains sein: Die Franzosen nennen sie „ein Spiel, bei dem nur die Toreros manchmal Schrammen davontragen.“

Gesamtkilometeranzahl am Rad

450

Gefahrene Höhenmeter

2.270

Das Fahrrad BBF Houston 2.0

Gesamtgewicht Rad & Gepäck

21 kg

– inklusive Koffer,
Zubehör und Schloss

Los gehts!

Ich starte an einem Freitag im Mai frühmorgens um Viertel nach 5 Uhr. Beim Wiener Westbahnhof klappe ich mein Rad zusammen. Mit der Westbahn gehe ich problemlos nach München. Dort schiebe ich das geklappte Rad am herausgezogenen Sattel vor mir her und ziehe meinen Rollkoffer auf dem langen Weg durch den Bahnhof zum ICE nach Karlsruhe: Die Stufen sind leicht zu meistern, das zusammengeklappte Rad lässt sich auch gut verstauen.

In Karlsruhe muss ich Bahnsteig wechseln. Der Bahnhof wird umgebaut, die Lifte sind außer Betrieb. Dank einer guten Griffposition ist auch das kein echtes Problem. Ich habe Zeit. Aber rund um das Bahnhofsrestaurant finde ich keine Möglichkeit, das Rad sicher abzusperren: Also nehme ich es – zusammengeklappt – mit hinein. Der Zug nach Paris ist brechend voll. Ich steige beim Zugende ein, rechne damit, keinen Gepäck-Platz für mein Rad zu finden und stelle es im Durchgangsbereich ab. Die Zugbegleiterin erlaubt es ausdrücklich.

Radfahren in Paris

In Paris fahre ich mit dem Rad vom Ostbahnhof zum Gare d' Austerlitz. Es gibt viele, aber oft doch holprige Radwege: Eine Hand ist immer am Koffer. Im SNCF-Nachtzug lerne ich, dass das Rad nicht unters Bett passt. Den „Parkversuch“ zwischen den Waggons unterbindet der Zugbegleiter im Ansatz. Also „schläft“ mein Rad auf einer freibleibenden Liege.

Mit nur wenigen Minuten Verspätung komme ich um 7 Uhr morgens

Der – für die Stiere –
unblutige „Course Landaise“
begeisterte Autor
Michael Bockhorni



nach 25 Stunden und 2.000 Kilometern in Saint Vincent de Tyrosse an. Leider auf der „falschen“ Bahnhofsseite – ohne Lift. Also ein letztes Mal Treppensteigen. Dann aber: Rad aufklappen, Koffer rauf und im sonnigen Morgendunst über die leere Landstraße zu jenem Haus, das für drei Wochen meine Homebase sein wird.

Nach dem „Falt“ punktet nun „E“

Jetzt kommt das „E“ zum Tragen: Es macht das Erkunden der Umgebung – auch auf den unebenen Feldwegen zum „Course Landaise“, dem Stierkampf in Tercis les Bains – einfach und komfortabel: Es ist beeindruckend, wie gewandt die Toreros dem Stier ausweichen oder ihn übersprin-

gen. Mitunter sogar mit zusammengenähten Beinen.

Nach Biarritz führen dann gute Radwege: meist von der Fahrbahn getrennt, im Ortsgebiet bei Kreuzungen aber oft unterbrochen. Und bei Kreisverkehren gibt es mitunter „Umwäge“ mit Ampeln.

Einmal geht es über 50 km zum romanischen Ort Hastingues, ein gut erhaltenes Dorf mit Abtei und Bastide. Ein andermal auf einer 70 km Rundtour zu verschiedenen Teichen. Unterwegs, meist am Rückweg kaufe ich „ab Hof“ regionale Spezialitäten. Und wenn ich dann doch einmal müde werde, ist das auch kein Problem: Ich steige eben in den nächsten Zug.

Auch die 20-Gang-Schaltung bewährt sich: Bei Steigungen oder voll

beladen hilft sie, den Bedarf an E-Unterstützung gering zu halten. Und die spezielle Sattelfederung (mit U-förmigem Sattelhalter statt Hydraulikdämpfern) macht auch rumpelige Feldwege unproblematisch.

Einmal, etwa zur Halbzeit, starte ich zu einem ganz besonderen Fluss, dem Courant d’Huchet. Auf nur sechs Kilometern durchfährt man Landschaften wie am Amazonas, den Everglades und am Nil. Die Strecke verläuft komfortabel, fast ausschließlich auf alten Bahntrassen, abseits des Verkehrs: ruhig, eben, asphaltiert, meist im Schatten des Waldes – und fast schnurgerade. Zurück geht es dann die Küste entlang.

Auch eine frühmorgendliche Führung im Vogelschutzgebiet Marai

Anzeige



DIEBSTAHLSCHUTZ & RECOVERY SERVICE Wir holen dein E-Bike zurück - EU-weit

Ab sofort bei deinem **Fachhändler** oder direkt bei PowUnity erhältlich – mit **GPS-Tracking**, **Alarmzentrale** und professioneller **Rückholung**.

Jetzt informieren!

Alle Infos zum Recovery Service auf www.powunity.com/recovery



 24/7 Alarmzentrale	 Professionelle Wiederbeschaffung durch IRS	 Rückversand inklusive
 Investitionsgarantie – bis zu 3 Jahre Tracker & Abo ersetzt	 Direkt in der App aktivierbar	 EU-weit verfügbar



d'Orx erreiche ich dank Radmobilität leicht. Und die letzte Tour geht dann nicht nur an, sondern sogar über die spanische Grenze. Mein Ziel: der Jaizkibel.

Zuerst mit dem Zug in die französisch-baskische Grenzstadt Hendaye. Dann mit dem Rad bei Irun (60.000 Menschen leben hier 15 km östlich der Provinzhauptstadt San Sebastian) über die Grenze. Und dann 10 km bis zum kleinen Küstenstädtchen Hondarribia: Ab hier heißt es wandern. Hondarribia soll im 6. Jahrhundert von den Westgoten gegründet worden sein. Im 17. Jahrhundert zerstörten es die Franzosen fast vollständig. Trotzdem ist die Stadtmauer rund um die Altstadt mit ihren schönen Herrenhäusern noch komplett erhalten.

Wie es der Zufall will, stolpere ich bei einem gesperrten Straßenabschnitt fast in den Konvoi der Begleitfahrzeuge und dann in die Spitzengruppe der „Itzulia Women“, einem Rad-Klassiker des Baskenlandes.

Die letzte Heimfahrt

Ganz hinauf auf den Jaizkibel schaffe ich es nicht. Nicht aus Konditions- sondern aus Zeitgründen: Schweren Herzens marschiere ich zurück nach Hondarribia. Doch mein Kummer hält nicht lange an: Im Zentrum von Irun erlebe ich nämlich, wie es sich anfühlt, wenn auf der gesamten Breite einer mehrspurigen Straße der Radverkehr Vorrang hat.

Doch auf der Stadtschnellstraße über die Grenze fehlen die Radspuren dann. Auch die Markierung des Euro-Velo 1 ist hier bestenfalls mangelhaft: Beinahe übersehe ich auch eine spezielle Radwegholzkonstruktion und die Radbrücke über den Grenzfluss Béhobie: Die Abzweigungen bei Hendaye versäumt man so leicht.

Dann aber geht es über den malerischen „Corniche basque“. So heißt die wunderschöne Strecke den Strand und die Küste entlang – mit einem Traum-Blick auf den Atlantik. Ab der „Domaine Abbadia“, einem luxuriösen

Weingut samt Observatorium, gibt es dann aber plötzlich gar keinen Radweg mehr: Ich muss auf eine stark befahrene Küstenstraße.

Zum ersten Mal bin ich über meine E-Power richtig froh: Ich kann mit dem Verkehr halbwegs mithalten – außerdem geht es hier ständig auf und ab – teilweise richtig steil. Also bleibt die E-Unterstützung fast durchgehend eingeschalten. Mein Glück: Der kleine Akku hält locker 60 km.

Nach drei Wochen lerne ich auch noch kurz meine Home Exchange-Partner kennen und bedanke mich für die köstlichen kulinarischen Willkommensgeschenke. Sie bringen mich auch noch zum Nachzug, mit dem es wieder nach Paris geht. Dann weiter über Frankfurt zurück nach Wien – um insgesamt 160,65 €. Und dann die letzte Rad-Strecke nach Hause in meine Wohnung, die meine Gäste sauber und ordentlich zurückgelassen hat. Ob sie meine Räder verwendet haben? Ganz ehrlich: Ich weiß es nicht – aber ich hoffe doch.

Anzeige

Seit 1997 führen wir Genussradler durch sanfte Hügel, Olivenhaine und charmante Küstendorfer der Emilia-Romagna.

Freuen Sie sich auf geführte Touren für jedes Level, hochwertige Leihfahrräder (auch E-Bikes), Wellness, Weinverkostungen und regionale Küche.

2026 ab 95 € pro Person/Tag, alles inklusive.

INFORMATIONEN: www.hoteldory.it - Tel +39 0541 642896

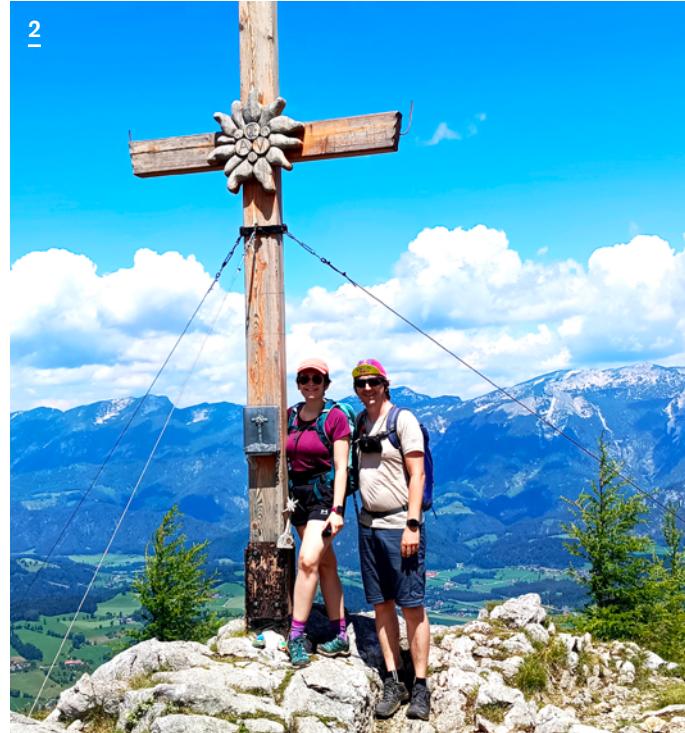
Im Hotel Dory**** in Riccione, nur 1 Min. Vom Strand Auch mit der Bahn gut erreichbar!



„Urlaub vom Auto“

„Bike & Hike“ ist, was der Name besagt – und eigentlich „eh klar“. Falsch! Tourismusregionen erkennen gerade, dass viele Gäste erst mit solchen Angeboten überlegen, das Auto stehen zu lassen

REISENDE: Jakob Pühringer & Judi König TEXT: Jakob Pühringer FOTOS: Judi König



1
Autor mit Bike und Blick:
Unterwegs zur Gowilalm

2
Die Räder warteten unten:
Gipfelpanorama vom „Seeblick“

3
Flotte Flora:
Fahrrad-Farn ;)

4
Laden und Jausnen bei der
"Jausnstub'n Singerskogel"

5
Die Kappel! Die Kappel!
Weil Details wichtig sind.



Zahlen zu Bike&Hike in der Region Pyhrn-Priel

19 Kombirouten aus bestehenden Rad- und Wanderrouten gibt es derzeit.

10 Wechselstationen mit Radständern und Infotafeln findet man an Wander-Startpunkten.

9 mit gratis Lademöglichkeit.

Autolose Erreichbarkeit

Nach Windischgarsten fährt von Linz ein IC-Direktzug oder der REX4 mit Radabteil (24 Steh- und 7 Hängeplätze), von Graz der IC-Direkt mit Umsteigemöglichkeit zum REX4 in Selzthal.

Meine Uhr hat das Konzept vermutlich noch nicht ganz verstanden: „Bewegen Sie sich für die Richtungsanzeige“ steht auf dem Display. Das ist einigermaßen erniedrigend: gemeinsam mit meiner Freundin Judi König bin ich schließlich schon seit einiger Zeit in Bewegung: Wir wandern – und zwar Richtung Kleiner Pyhrn-Priel in den Ennstaler Alpen. Eine beliebte Route in der Region Pyhrn-Priel, im südlichen Oberösterreich. Was meine Uhr nicht versteht: Dass ich mich anders bewege als kurz zuvor. Langsamer. Vermutlich zu langsam für die Uhr. Die glaubt wohl, dass wir immer noch auf den geliehenen E-Mountainbikes unterwegs sind. Dabei stehen die längst sicher geparkt an der „Wechselstation“, der „Jausnstub'n Singerskogel“: Statt auf zwei Rädern geht es ab dort nämlich auf zwei Beinen weiter.

Tatsächlich: Erklärungsbedarf!

Und das ist das Konzept, dem wir hier folgen. Sein Name beschreibt genau, was es ist und was wir tun: „Bike & Hike“ – wir kombinieren Radfahren und Wandern. Und obwohl das im Grunde sehr schlicht und einfach klingt, muss man die Idee dahinter nicht nur meiner Uhr, sondern auch vielen Urlauberinnen und Urlaubern wohl noch näher bringen.

Die Region Pyhrn-Priel tut das – und lud dazu ein, Ende Juni nicht nur per Bahn anzureisen, sondern dann auch ein paar Tage lang mit dem Rad zum Wandern zu fahren. Dafür wurden von der regionalen Tourismusorganisation zum Einen bestehende Rad- und Wanderrouten kombiniert und um „Wechselstationen“ ergänzt. An diesen gibt es meist Verpflegung für die Rast vor oder nach der Wanderung. Zum Anderen werden die von den meisten Gästen „klassisch“ mit dem Auto angefahrenen Wander-Startplätze aktiv als mit dem Rad erreichbar kommuniziert. Über all das gibt eine eigene Rad- & Wanderkarte einen guten Überblick und zeigt alle Kombi-Routen und Stationen in der Region.

Klingt banal, hat aber Mehrwert

Was vermeintlich banal ist, hat und bringt aber spürbaren Mehrwert. Für alle: Nicht nur, weil man sich so mitunter auch langwierige „Hatscher“ bis zum eigentlichen Start einer schönen Wandertour erspart, sondern auch weil weniger Zu- und Abfahrtsverkehr ein Stück gelebter Umwelt- und Naturschutz ist. Auch, weil für viele Gäste

das Naturerlebnis so schon am Weg zur Wanderung beginnt. Aber auch für die Region: Man kann ein bissel mehr anbieten.

Klar: Einen Benefit für den Alltagsradverkehr vor Ort gibt es dadurch nicht – denn neue Radwege wurden (bislang) deshalb keine errichtet. Erwähnenswert ist aber, dass so auch keine Konflikte durch das Erschließen neuer MTB-Routen im Wald entstanden: Sämtliche Wanderungen und Rad-Zufahrten (aber auch die Parkplätze) gab es bereits. Bike & Hike verändert aber Perspektiven: Das Auto ist allein durch den Hinweis auf diese Möglichkeit für viele Gäste plötzlich kein unabdingbares „Muss“ mehr, um überhaupt ans Wandern denken zu können.

Altes Konzept, neu entdeckt.

Wirklich neu ist das natürlich nicht. Aber oftmals eben vergessen: Bereits vor 100 Jahren wählten Bergsportler und (damals noch deutlich weniger) Bergsportlerinnen oft das Rad, um Zeit und Energie beim Zustieg zur Tour zu sparen. Mit der Erschließung der Wandergebiete durch Straßen bis zum „Wanderparkplatz“ wurde diese Art der Anreise aber verdrängt: Sie geriet tatsächlich in Vergessenheit.

Doch in Zeiten von Klimawandel und steigendem Umweltbewusstsein ändert sich auch das Mobilitätsverhalten im Alpinsport: Der Österreichische Alpenverein etwa bietet längst Sammlungen von Touren, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. Die „letzte Meile“ vom Bahnhof oder Hotel dann mit dem Fahrrad zurückzulegen, ist die logische Folge. Und hat Potenzial.

Fade „Talhatscher“ werden kürzer

„Wir begrüßen die sportartübergreifende Nutzung des MTBs: Die langen „Talhatscher“ können abgekürzt werden und Touren werden familienfreundlicher“, betont Rene Sendlhofer-Schag, der Mountainbike-Referent des Österreichischen Alpenvereins. „Was in Österreich fehlt, ist die notwendige legale Infrastruktur für derartige Unternehmungen: Wenn wir flächendeckend attraktive, zeitgemäße und legale MTB-Routen haben, sind wir überzeugt, dass Bergsportlerinnen und Bergsportler die Anreise vermehrt ohne Auto zurücklegen werden.“

Pyhrn-Priel, unsere Gastgeberregion, setzt die dafür nötigen Schritte – und ist sich der Vorreiterrolle bewusst: Bei unserer ersten Tour („Bike“

von Windischgarsten bis Singerskogel, dann „Hike“ auf die Gowilalm) waren wir die ersten an der Wechselstation „Jausnstub'n Singerskogel“. Die Wirtslleute bestätigten: Wir waren auch die einzigen. „Gäste kommen ausschließlich zum Wandern oder zum Radfahren.“ Bei unseren weiteren Touren war es nicht anders.

Dass es da noch viel „Luft nach oben“ gibt, bestätigt Julia Grabner vom Tourismusverband Pyhrn-Priel. Neben dem Ansprechen neuer Zielgruppen gehe es aber auch um „handfeste“ und ökologische Argumente und Verkehrsplanung, konkret um Parkplatzentlastung an Wander-Ausgangspunkten und Verkehrsreduktion: „Wir helfen dabei, Urlaub vom Auto zu machen und dabei die Region viel intensiver zu erleben als vom Auto aus“.

Freilich: Auch anderswo hat man „Bike & Hike“ schon entdeckt: Im Ziller- und Ötztal etwa. Oder der Region Schladming. Und mancherorts in der Schweiz. Der übrige Alpenraum hätte enormes Potenzial, konkrete Angebote suchten wir aber vergebens.

Was uns in „unserer“ Region aber auch auffiel: Viele Rad-Anfahrten zu

Wander-Startorten führen laut Routenplan über Haupt- und Landstraßen. Wir fanden aber fast immer ruhige Güter- und Nebenwege – mit wenig bis keinem Autoverkehr. Wobei: bei unseren (wenigen) Ausflügen in den Mischverkehr wurden wir durchaus positiv überrascht: Überholabstände wurden weit besser eingehalten, als wir es aus Wien gewohnt sind. Vielleicht lag das auch an den hier häufig zu findenden Hinweistafeln („Abstand halten“; „Achtung Radfahrer“): Derlei haben wir in Wien noch nie gesehen.

Eine klare Empfehlung

Unser Fazit: Eine klare Empfehlung, dieses Konzept auszuprobieren – oder anzubieten. „Bike & Hike“ erleichtert die Vorbereitung und die Tourenauswahl. Es vergrößert die Reichweite, intensiviert das Naturerlebnis „ab Hotel“, macht Gegend „erlebbarer“, verkürzt „Talhatscher“ – und reduziert Auto-Verkehr. Aber vor allem: Es zeigt, dass Wanderurlaub ohne Auto möglich ist, Und irgendwann versteht das dann hoffentlich auch meine Uhr.

Compliancehinweis

Die Reise war eine Einladung des Tourismusverbandes Pyhrn/Priel ins „Hotel Lavendel“ („Ein superschöner Wellnessbereich und Naturpool, das muss bitte irgendwo noch angemerkt werden!“ J. Pühringer).

Bikes, Helme & und Zubehör wurden ebenfalls zur Verfügung gestellt.

www.urlaubsregion-pyhrn-priel.at

Anzeige

Serbische Donau

Ein Erlebnis auf zwei Rädern

Von Novi Sad über Belgrad bis zum beeindruckenden Eisernen Tor



8-tägigen Radreise

REISETERMIN: 27.09. – 04.10.2025

Preis: 1.460,00 €

ELITE TOURS

1010 Wien, Operngasse 4 | Telefon: +43 1 513 22 25
Email: travel@elitetours.at | www.elitetours.at

Jetzt
buchen
und **400**
Bonuskilometer
sammeln

www.elitetours.at

Community



Neu bei der Radlobby

Diesmal: Maria, 33
Innsbruck, Lehrerin



Welche Räder haben Sie?
Ein Crossbike für die Stadt, ein Gravelbike für's Vergnügen.

Was mögen Sie am Radfahren?
Die Unabhängigkeit einer schönen Fortbewegungsart: Man düst am Autoverkehr vorbei, kommt entspannt an und kann (fast) überall parken.

Und was nervt?
Die fehlende Rücksicht aller allen gegenüber.

Was war Ihr schönstes Raderlebnis?
In Kopenhagen Rad zu fahren ist einfach genial!

Die beste Investition?
Für den Alltag am Rad: eine gute Regenhose.

Gibt es besondere Strecken oder Routen?
Bei Sonnenaufgang quer durch die Stadt zu fahren, ist einfach schön.

Warum sind Sie der Radlobby beigetreten?
Statt mich zu ärgern, wollte ich eine gute Vertretung für bessere Radinfrastruktur: Oft braucht es nicht viel, um die Situation zu verbessern.

Haben Ihre Bikes Namen?
Ich liebe beide heiß und innig, aber sie sind namenlos.

GRAZ

Lachen und Lernen

„Randsteinbaum“ nennt sich das Herzstück des neuen Radspielplatzes in der Grazer Fischerstraße: An seinen Kanten üben Kinder, wie man sicher über Bordsteine fährt, das Gleichgewicht hält und vorausschauend reagiert. Spielerisch erarbeiten

sie sich so wichtige Verkehrskompetenzen. Nach vollem Einsatz der Radlobby ARGUS Steiermark und einstimmigem Beschluss der Grazer Stadtregierung wurden zwei Plätze von verkehrplus und Die Radvokat:innen geplant und im Juni eröffnet.



WIEN

Kidical Peaceride

1.400 Kilometer – vom deutschen Wismar bis nach Wien – radelte das Team von „Bike the Line“ entlang der einstigen Demarkationslinie, um an das Ende des Zweiten Weltkriegs und das 80-jährige Bestehen der Vereinten Nationen zu erinnern. Am 14. Juli begleitete dann eine Kinderuni-Wien-Raddemo – unterstützt von Radlobby Wien und kidicalmass.at – die Friedensmission auf ihrem letzten Wegstück durch Wien, bevor es im Kinderuni-Hörsaal eine spannende Vorlesung zum Thema gab, und die Friedensradlerinnen und -radler am nächsten Tag bei der UNO in Wien eintrafen.

biketheline.de

SALZBURG

Eine Einladung!

Die Radlobby lädt Interessierte sehr herzlich zu ihrer Herbstakademie ein. Die Akademie ist das jährliche Treffen aller Radlobby-Aktiven Österreichs und bietet ein interessantes und abwechslungsreiches Programm. Der Bogen spannt sich von Verkehrsinfrastruktur über Förderungen bis zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Die Veranstaltung ist zweitägig: am Samstag wird unter anderem die Salzburger Planungsstadträtin Anna Schiester über Entwicklungen in ihrem Ressort informieren, am Sonntag gibt es Exkursionen auch Vorträge und Workshops. Und: Natürlich gibt es wieder viel Zeit und Raum zum Austausch.

radlobby.at/herbstakademie-2025

GDANSK & RIMINI

Velo-city

Die größte internationale Radverkehrskonferenz, die Velo-city fand im Juni in Danzig, Polen, statt. In mehr als 80 Sessions gab es von über 350 Vortragenden Aktuelles aus Planung, Forschung und Praxis. Die Teilnehmenden konnten in unterschiedlichen Exkursionen anhand von Praxisbeispielen im Stadtgebiet von Danzig Know-how und Inspirationen sammeln. Die Fachexkursionen auf dem Fahrrad waren aber auch eine gute Gelegenheit, mehr über die Geschichte und die Radverkehrspolitik der Gastgeberstadt zu erfahren. Die nächste Velo-City findet im Juni 2026 in Rimini (Italien) statt.

ecf.com/en/news/velo-city-2026



Geheim-, Kino- und andere Tipps & Termine

700 Kilometer mit nur zwei Wasserflaschen als „Pop-up“-Movie, Tiroler Fahrradkino zum Selber-Strampeln, Kidical Masses und andere Aktivitäten im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im ganzen Land: Der Rad-Begleitevent-Kalender für den Frühherbst hat für jeden und jede etwas im Köcher.

ÜBERBLICK: Valerie Madeja, Tom Rottenberg

Road(bike)movie

Auch wenn die beiden Herren im Bild oben vermutlich noch nicht an Ihre Tür geklopft haben, kann man sie kennenlernen – wenn auch nicht sofort: Simon Herrmanns und Till Fischers Road(bike)movie „**2 Flaschen über die Alpen**“ dürfte ab dem Frühjahr bei Bike-Film-Festivals zu sehen sein – und darf vorher nicht in voller Länge auf Plattformen auftauchen. Schade. Denn die 700-Kilometer-Tour von München nach Venedig ist nicht die 1001. Aufgabe der irgendwann vorhersehbaren „Wir filmen uns beim Fahren“-Erzählung: Die beiden Münchner fuhren mit nur zwei Trinkflaschen los – füllten sie nur bei Brunnen oder Menschen an der Strecke auf. Wie schön die Frage nach Wasser dann Türen und Herzen öffnete, ist mehr als ein „Reisefilm“ – und begeisterte im Sommer das Publikum in Wien und München: Vielleicht gibt es im Herbst ja noch Pop-up-Screenings.

Mobilitätswoche

Großes Fahrradkino ohne Heimlichtuerei gibt es dafür in Innsbruck: Im Rahmen der **Europäischen Mobilitätswoche** (16. bis 22.9.) wird dort am Samstag (20.) der Markt- zum Radplatz – und nach dem Radflohmarkt bringt das Cubic-Radlkino „Motherload“, eine dokumentarische Hommage an Lasten- und andere Special-Utility-Bikes in die Stadt. Aber Obacht: Das Radlkino-

Konzept sieht vor, dass der Kino-Strom vom Publikum erstrampelt wird.

Kidical Masses überall

Was leider (noch) nicht geht: dafür die Energie der österreichweiten **Kidical Masses** da einzuspeisen. Die rollen am selben Tag – dem 20. September – ab 15 Uhr nämlich nicht nur durch Innsbruck, sondern auch durch St. Pölten, Klagenfurt und Wien. Am 21.9. wird dann noch Purkersdorf, am 27. 9. Dornbirn mit Kinderlachen „massiert“.

Frauenpower am Rad

Empowerment hat viele Zielgruppen. Auch beim Radfahren: Frauen in allen Bereichen des Lebens sichtbarer zu machen, macht vor Mobilitätsfragen nicht halt. Deshalb gibt es zum Start der Mobilitätswoche auch heuer wieder den **Vienna Women Bike Ride**. Start ist am 15. September um 15 Uhr am nach der wohl mächtigsten Österreicherin der Geschichte benannten Platz: am Wiener Maria-Theresien-Platz.

... und alle gemeinsam

Freilich: Gesellschaft sind alle. Alte wie Junge, Frauen wie Männer. Darum lädt die Radlobby Wien am 22. September, dem **Internationalen Autofreien Tag**, um 16 Uhr zur Demo für einen sicheren Radweg auf der Linken Wienzeile.

Links, Tipps & „Jours Fixes“

• Kidical Mass

Weil sich niemand alle Termine und Details der bunten Kinder-Rundfahrten merken kann: kidicalmass.at

• Mobilitätswoche

Die Europäische Mobilitätswoche geht von 16. bis 22. September. Programm, Infos und Überblick: radlobby.at/mobilitaetswoche25

• Tiroler Treffpunkte

Die Radlobby Tirol trifft sich jeden zweiten Dienstag (in geraden Kalenderwochen) um 18:30 Uhr im Stadtteiltreff Dreihiligen. radlobby.at/tirol

• Jours-fixes & Treffen der Radlobby

Wer sich bei seiner lokalen Radlobby-Gruppe engagieren will, findet alle Termine auf radlobby.at

• Fesch am Rad in Wolkersdorf

Die Radlobby Wolkersdorf veranstaltet am 11. September eine Radausfahrt nach dem Motto „Schick, schräg oder nostalgisch“ – anschließend geht's ins Fahrradkino. radlobby.org/noe/fesch-am-rad-2025/

• Radexkursion um Klagenfurt und Wörthersee

Auch heuer setzt die Radlobby Kärnten die Zusammenarbeit mit den KulturRadPfaden fort und gestaltet am 14. September eine Radexkursion mit dem Fokus auf Radwege und Co. Anmeldung und Infos: radlobby.at/kaernten

• Cycle Cinema Club

Im Rahmen der Reihe „Demokratie ist Leinwand“ läuft am 17. September um 20 Uhr „Caravan“ bei Bikes & Rails in Wien – mit anschließender Diskussion. cyclecinemaclub.at

• Bruck an der Leitha: Hot-Spot-Rundfahrt

Unter dem Motto „sicher – stressfrei – familienfreundlich – gemeinsam“ findet am 18. September eine Rundfahrt mit anschließender Podiumsdiskussion statt. radlobby.org/noe;bruckamrad/



Community

Kinder und Erwachsene: Zielgruppe von FahrSicherRad sind – erraten – alle.



Sattelfest

Vor 15 Jahren wurde die Wiener Radfahrschule FahrSicherRad gegründet, die sich dem Alltagsradverkehr in allen Aspekten verschrieb: 40.000 Menschen haben bereits ihre Kurse besucht.

15 Jahre in drei Zahlen

40.000 Personen haben schon an den Kursen teilgenommen. Sie wurden von

70 Radfahrlehrerinnen und -lehrern geschult. Und an Volksschulen fanden

510 klimaaktiv mobil Volksschulradkurse statt.
fahrsicherrad.at

ZEITZEUGIN: Valerie Madeja

Die Wiener Radfahrschule FahrSicherRad existiert seit 2010 und feiert heuer ihren fünfzehnten Geburtstag. Ihre Entstehungsgeschichte ist eng mit der Wiener Radlobby verknüpft. FahrSicherRad war die erste moderne Allround-Radfahrschule mit einem ganzheitlichen Ansatz in Österreich, die sich nach internationalen Vorbildern mit Radfahren als Alltagsverkehrsmittel beschäftigte. Für alle gesellschaftlichen Gruppen entwickelte man spezifische Programme.

Die Radfahrschule bringt allen sicheres Radfahren nahe – Kindern ebenso wie Seniorinnen und Senioren, Frauen und Männern, mit und ohne Migrationshintergrund: allen eben. Die neueste Zielgruppe: Menschen, die Essen liefern.

Rund 40.000 Personen haben seit 2010 bei (insgesamt) 70 zertifizierten Trainerinnen und Trainern Radfahren gelernt oder perfektioniert. Das wären über 40.000 eigene Geschichten: Sieben Rückblicke können da nur eine grobe Skizze sein.

Anzeigen

VELLO

BOSCH ePowered

360°REFLECTIVE™

SUB TITAN

Jetzt: DRAHTESEL-Abo schenken



[drahtesel.or.at/
geschenkabo](http://drahtesel.or.at/geschenkabo)





— Alec Hager
Initiator und Leiter seit 2010

Wir wollten 2010 mit unserem ersten Radkursprogramm einen Beitrag dazu leisten, mehr Menschen aufs Fahrrad zu bringen. Freude und Selbstvertrauen vermitteln und dadurch individuelle Sicherheit im Verkehr erhöhen – genau das war unser Ansatz. Die Inspiration kam für mich bei meiner ersten Velo-city Konferenz, 2009 in Brüssel. Beispiele aus Dänemark und Deutschland beeinflussten Motivation und Konzept: Unsere junge Radlobby IG-Fahrrad wollte den Spirit und die Idee nach Wien bringen. Es ist wunderbar, was in den vielen Jahren entstanden ist.



— Sonja Lerch
Mitgründerin und
Sportwissenschaftlerin

Mein Interesse kam durch meine Diplomarbeit „Radverkehrsausbildungen für Volksschulkinder – Verkehrsgarten und Verkehrsrealität“. Die Auseinandersetzung mit Radausbildungen in ganz Europa zeigte: Um sicher zu fahren, braucht es Praxis im „Schonraum“ und im Straßenverkehr. Erst die so erlangte Sicherheit ermöglicht es, Radfahren als freudvoll zu erleben und das Fahrrad zum alltäglichen Verkehrsmittel zu machen.



— Philipp Schober
Mastertrainer bei
FahrSicherRad

Ich habe hier die optimale Kombi aus Büro- und Outdoorjob. Per Zufall hab ich „meinen“ ersten KinderRadSpaß bei einem Straßenfest erlebt – und bin seit 2017 Kursleiter. Außerdem bilde ich Trainerinnen und Trainer aus: Ich versuche, ihnen den FahrSicherRad-Spirit weiterzugeben, den spielerischen Zugang zum Radfahren. Viele Kinder würden gerne öfter fahren, aber es fehlt das optimale Umfeld. Unsere Workshops unterstützen ihre Bewegungsfreude – das schafft Begeisterung: das mitzuerleben, ist großartig.

„Im Radmotorikpark wurden Grenzen ausgelotet, in der Verkehrsrealität, das Erlernte angewandt“

Katharina Graus



— Eliza Brunmayr
Kursleitung und Konzept
von 2013 bis 2018

Wie viele Räder und wie viel Equipment kann man eigentlich mit dem Rad transportieren? Das war eine der FahrSicher-Rad-Disziplinen, die wir im Team kreativ und praktisch gemeistert haben. Genauso lustig, beherzt und wirkungsvoll fand ich aber auch die Radkurse selbst. Aufgewachsen am Land war mir lange nicht klar, wieviele Menschen tatsächlich Unterstützung beim Radfahrenlernen brauchen. Diese Erkenntnis hat meinen Blick für Hürden, die ansonsten oft unsichtbar bleiben, geschärft. Ein Highlight für mich war die internationale Recherche über Kurse für Anfängerinnen und Anfänger: Aus dem, was ich dort gelernt habe, konnte ich dann das „FrauenInFahrt“-Radkurskonzept erstellen – und später auch weiterentwickeln.



**— Gabriele
Kaltenbaek**
Radkurs-Koordinatorin und
seit 2024 Radfahrlehrerin

Durch die Gegend düsen, den Fahrtwind spüren: Mit jedem Meter wird der Körper lockerer, der Stress weniger. Radfahren ist deshalb Teil meines Alltages. Umso mehr freut es mich, diese Art der Fortbewegung an andere Menschen weiterzugeben. In meinen zwei Jahren als Trainerin begegnete ich kaum einem Kind, dem das In-die-Pedale-treten keinen Spaß gemacht hätte. Zusätzlich dazu kann ich beitragen, neue Projekte zu entwickeln. Etwa „FrauenInFahrt“: vom ersten Meter bis zur ersten Ausfahrt im Verkehrsraum, also auf der Straße. Die Kombination aus all dem macht diesen Job für mich großartig und erfüllend.



— Katharina Graus
Trainerin von 2022 bis 2024

Den Radmotorikpark bei Kaisermühlen als Arbeitsplatz zu haben, erleichterte mir das Aufstehen in der Früh enorm: Da war da immer auch Morgengymnastik im Arbeitsalltag inkludiert. Saß der Helm und war das Rad gut angepasst, durften die Kids lospedalieren: Kurze Spiele halfen uns, das Können einzuschätzen. Dann wurde in Gruppen losgelegt. Im Radmotorikpark wurden Grenzen ausgelotet, dann in der Verkehrsrealität, das Erlernte angewandt und geübt. Die „Hausaufgabe“ war und ist danach leicht umsetzbar – und hält hoffentlich viele Jahre: sicher Radfahren können – und dabei Spaß haben.

— Martin Eder
Radverkehrskoordinator im
Mobilitätsministerium

Radfahren macht Spaß, hält fit und ist eine wichtige Zukunfts-kompetenz für eine klimaneu-trale Gesellschaft. Können und Fahrspaß zu vermitteln, ist eine hohe Kunst und braucht fachkundige, engagierte Radfahrlehrerinnen und -lehrer. Die Expertise der Radfahrschule FahrSicherRad ist in die Entwicklung der „klimaaktiv mobil Radfahrenlehrenden-Ausbildung“ eingeflossen, und bildet nun die Grundlage für Radfahrkurse an Schulen in ganz Österreich.



Michael Knoll, 40,
ist Gründer und Besitzer des
Fahrradgeschäfts Starbike in
der Bruno-Marek-Allee (1020)
www.starbike.at



Finn Knoll, 13,
ist Schüler und Radfahrer.
Und als @FNK_Streettrial_mtb
auf Insta zu finden

Bevor es „offizielle“ Pumptracks und Bikeparks gab,
baute man Routen irgendwo im Abseits –
einige gibt es noch.

Park & Pumptrack vs. Suppe & Bratwurst

Es wird ja nicht nur an Radwegen und Infrastruktur gebaut:
Immer mehr Pumptracks und Bikeparks, aber auch Selfmade-Jump-
tracks helfen, die „Skills“ am Rad zu schulen. Was für die „Gen Z“
selbstverständlich ist, erfüllt Boomer-Eltern mit Neid. Aber auch Stolz.

EINBLICKE: Michael Knoll



Als ich 6 Jahre alt war, oder vielleicht 5, hatte ich ein Atala BMX. Es war rot, es hatte einen gelben Oberrohrschatz, einen Gang und Bremsen, die den Namen eher nicht verdienten – und es war meine Welt. In meiner Erinnerung bin ich damit recht oft gefahren, von zu Hause Richtung Kindergarten und wieder zurück, über den Friedrich-Engels-Platz. Eines Tages fühlte ich mich verwegen und wollte etwas wissen. Nämlich: Kann ich das Vorderrad hochziehen, lupfen, und dann auf der Kante, die eine der Grünflächen begrenzte (und vermutlich immer noch begrenzt) entlangfahren – selbst wenn sie aus unterschiedlichen Steinen besteht?

Die Feedbackschleife war kurz, das Vorderrad rutschte weg, ich am Lenker vorbei und meine (Milch-)Zähne zogen gegen die Steinkante den Kürzeren: Bis die fixen Zähne nachgewachsen waren, stand am Speiseplan dann eben sehr häufig Suppe.

Das Atala BMX gibt es auch heute noch, es ist weiterhin in meinem Besitz und ich esse weiterhin gerne Suppe – wenn auch nicht ausschließlich. Mein 13-jähriger Sohn Finn sitzt ab und zu auf dem Atala. Wenn er versucht, mit diesem jetzt alten Gaul die Tricks zu machen, die er auf seinen anderen Fahrrädern spielerisch und sicher drauf hat, bitte ich ihn sanft, aber bestimmt, es nicht zu probieren. Seine Empathie und sein Verständnis für Fahrradtechnik machen mir das Gespräch leicht.

Es gab ein Leben vor TikTok & Insta!

Als ich in seinem Alter war, gab es das, was er und andere heute aufführen, natürlich auch schon. Auf MTV und den X-Games und im Mountainbikebereich konnte man sehen, was so ein Fahrrad alles kann, wenn es von Menschen bewegt wird, die keine Angst davor haben, auch mal Suppe zu essen – und meist auch nicht, so wie ich, über das Körpergefühl einer Bratwurst verfügen. Damals gab es weder Instagram noch Youtube. Und auch sonst bei weitem nicht so viele Möglichkeiten, sich inspirieren oder informieren zu lassen. Erst recht nicht, wenn man gar nicht wusste, dass es neben Renn- und Stadtrad überhaupt andere Arten von Fahrrad gibt. Aber es gab Communities, Grüppchen meist junger Leute, die sich gegenseitig pushten, gemeinsam Tricks erarbeiteten, gemeinsam Spots auscheckten und gemeinsam Zeit am und mit dem Fahrrad verbrachten.

Das ist, trotz der digitalen Revolution, heute noch genauso: Radfahren an sich ist zum Glück noch etwas ziefst Analoges. Einerseits hat die Stadt Wien (aber auch in anderen Städten tut sich da einiges) Orte geschaffen,

an denen man sich mit einem BMX, Trial- oder Mountainbike austoben kann. Andererseits gibt es auch viele „inoffizielle“ Orte, an denen sich diverse Szenen treffen.

„Pumptrack“ heißt: ohne kurbeln

Am immer noch relativ neuen Pumptrack an der Neuen Donau beispielsweise treffen sich alle möglichen Leute, auf sehr unterschiedlichen Fahrrädern. Ein Pumptrack an sich ist ein geschlossener Kurs, meist aus Asphalt, auf dem man – im Idealfall ohne zu kurbeln – Runden drehen kann: eben durch Pumpbewegungen mit den Armen und Beinen.

Kann man das gut genug, kann man diverse Elemente der Strecke auch als „Kicker“ verwenden und Springen. Und ist man erst mal in der Luft, bieten sich alle möglichen Tricks an. Die Fahrtrichtung ist auf so einem Pumptrack meist vorgegeben, aber man kann den Track auch unterschiedlich, anders oder frei „interpretieren“. Und mit dem richtigen Tempo kann man auch immer wieder neue Lines (er)finden, etwas, das neben den Tricks auch Kernbestandteil der Freude an dieser Bewegungsart ist.

Im tatsächlich neuen Tangentenpark, der an Stelle einer nie wirklich eröffneten Autobahnabfahrt in Simmering gebaut wurde, hat die Stadt einen wirklich vorzüglichen Pumptrack hingestellt, der viele Möglichkeiten bietet,

Was es bringt

Der Hinweis „(rad)pädagogisch wertvoll“ ist vermutlich die einzige Methode, Kinder und Jugendliche vom Pumptrack-Fahren abzuhalten: Es fördert neben Balance und Bike-Handling auch Überblick und soziale Skills, weil das Fahren in Pumptracks ähnlich intuitiv wie Fischschwarm-Bewegungen funktioniert: Ohne kommunizierte Regeln – aber meist doch dynamisch-harmonisch.

Wieviele es gibt

Das Magazin „Lines“ listet – Stand: Ende Juli – online österreichweit knapp 200 Pumptracks auf.

[www.lines-mag.at/
pumptracks-oesterreich](http://www.lines-mag.at/pumptracks-oesterreich)



Das „Pump“ in „Pumptrack“ ist ernst gemeint: Nicht-Treten wäre die Idee – aber natürlich wird niemand verjagt, der dann doch „kurbelt“.

um sich tagelang immer wieder neue Sachen am Fahrrad einzufallen zu lassen.

Aber auch auf „alten“ Hotspots wie der BMX-Strecke neben der Prater Hauptallee oder im Skatepark direkt daneben, wurt es. Stunt-Scooter, Skateboards und BMX existieren hier gleichberechtigt: Es ist eine Freude, dem vermeintlichen Chaos zuzuschauen. Vermeintlich? Ja, weil dann eben doch alle aufeinander schauen – obwohl man vom Streckenrand aus zusehend ständig glaubt, dass es jetzt sofort zu einem Unfall kommen muss. Aber: Es geht sich immer aus.

Ok: fast immer. Selbst Wien-Mobil-Citybikes werden Rampen hinauf- und heruntergefahren und „Gaps“ werden mit ihnen übersprungen: Es ist absolut verblüffend, was ein Fahrrad so alles aushält.

Es gibt aber auch Eigeninitiativen in der Stadt: Am Wienerberg etwa gibt es einen herrlichen „Jumptrack“. Also eine Strecke, auf der die Rampen so gebaut sind, dass man möglichst hoch

springen kann. Und dort, wo in St. Marx bald eine Mehrzweckhalle stehen soll, haben findige Leute einen formidablen Skate- und BMX-Park hingebaut, auf dem der Übergang zwischen Freestyle-Sporteln und Party gegen das Wochenende hin fließend wird.

Die Stadt neu entdecken

Mein Sohn verbindet all diese Orte natürlich hauptsächlich mit seinem Fahrrad, aber für ihn ist es auch ganz natürlich, multimodal zu denken. Sein BMX, Trial oder Fully darf in der U-Bahn oder Schnellbahn mitfahren: Ist die Distanz zu groß ist, nutzt er das Öffennetz, hat er Zeit und Bock, fährt er.

Dann aber auch über Stiegen und Vorsprünge und Bänke – wo und wo hin auch immer es ihm gerade taugt: Finn lernt so die Stadt auf eine völlig andere Art kennen, als ich sie kenne. Seine Wege sind völlig andere als meine. Wo ich eine Betonwüste sehe, sieht er einen Park – und unendlich viele

Möglichkeiten für Tricks und Sprünge und Lines und – das vor allem – Freude. Der Weg ist für ihn wortwörtlich das Ziel und wenn ich ihn frage, wo er die letzten zwei Stunden war, lautet die Antwort manchmal: „Am Kanal habe ich einen lässigen Spot entdeckt, magst schauen?“

Dann fahren wir gemeinsam gerade einmal fünf Minuten an einen Ort, an dem ich sicher hunderte Male vorbeigeradelt bin – aber jetzt sehe ich dort etwas, was ich so noch nie gesehen habe. Ich schaue Finn zu und bin megastolz. Und wundere mich ganz nebenbei darüber, wie man ein Fahrrad überhaupt so bewegen kann. So, wie er das spielerisch, lachend und mit geradezu traumwandlerischer Sicherheit tut – obwohl ich der Meinung bin, selbst ganz ok Radfahren zu können. Aber da wären wir wieder bei der Suppe und der Bratwurst.

Anzeige

Wie fahrradfreundlich ist Ihr Betrieb?



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

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

Finden Sie es heraus auf: cfe-zertifizierung.at



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM
FAHRRADFREUNDLICHEN
BETRIEB

Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provanik



gesundes sitzen

**gut sitzen & stehen
mit Varier MOVE**

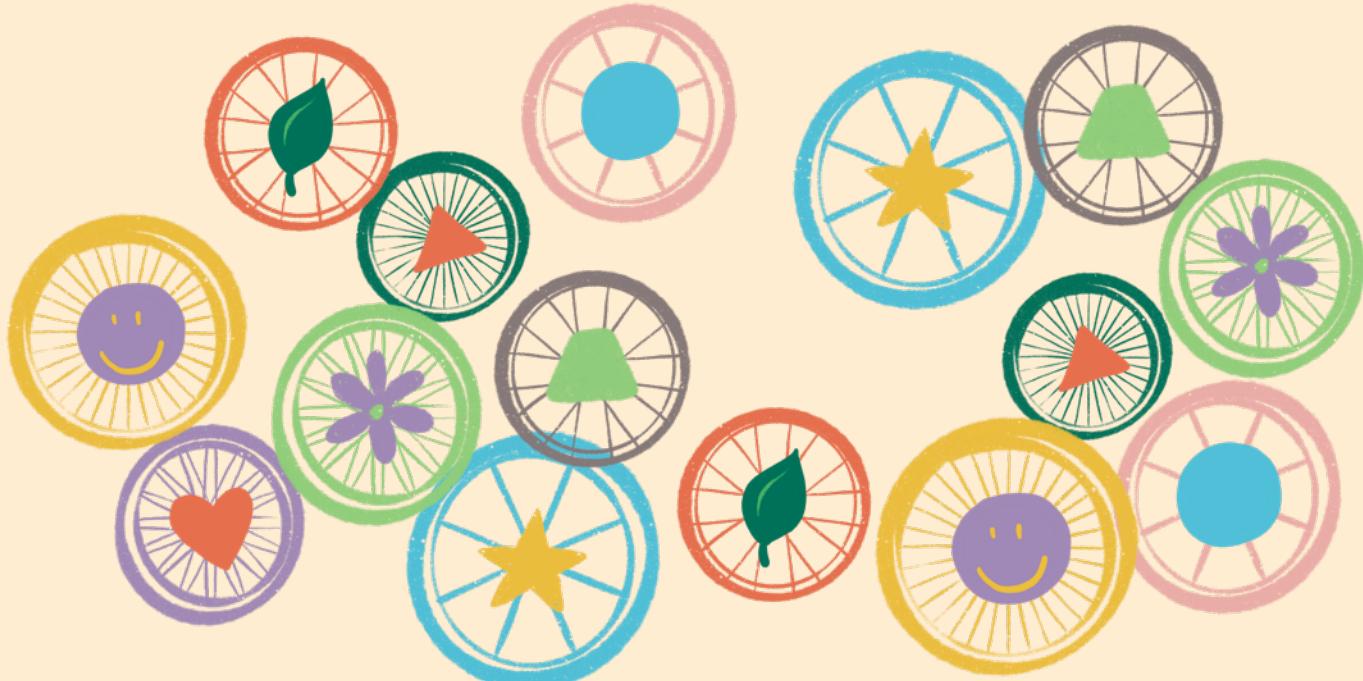
In vielen Farben lagernd - www.gesundes-sitzen.at



RÄTSELSPASS

Finde das Rad ohne Zwilling

Ein Rad kommt nur einmal vor, welches Symbol trägt es?



Schick uns die Lösung!

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir drei Fahrradwimpel von SteckerlFish. Mit den bunten, lustigen Wimpeln bist du sichtbar unterwegs. Sie sind auf alle Räder montierbar.
Alle Infos hier: westennest.com

Frage deine Eltern, ob du mitspielen darfst. Schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an kinder@drahtesel.or.at.
Einsendeschluss ist der 30. November 2025.
Alle Informationen: drahtesel.or.at/kinder



WISSEN

Vorderlicht richtig einstellen

So sitzt deine Lampe richtig auf dem Fahrrad:
niemand wird geblendet und dein Weg wird gut ausgeleuchtet.



Die vier Schritte zum Licht einstellen und noch mehr zum Thema Beleuchtung findet ihr hier:



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



Betreff: „Touchiert“ im Editorial von #DE 2/25

Als mehrfacher Schüler- und Jugendmeister im Florett (12-16 Jahre war ich da alt) hat mich der Einstieg ins letzte Editorial emotional besonders touchiert. Und die Spannung war groß, wie der Rotte die Kurve kriegen würde – zum eigentlichen Thema. Und das Thema ist wichtig: Schön, dass es wieder ins Bewusstsein gerückt wird.

Es waren die frühen 2000er-Jahre: Evi Doppel hat mich da sensibilisiert für diese sprachlichen Entgleisungen, auch Alec Hager war immer vorne dabei und eine Dame in der ARGUS (Name vergessen), hat – basierend auf ihrem Psychologiestudium – regelmäßig „professionell“ aufgeklärt, was da in der Medien-Sprache falsch läuft.

Ein prominentes Beispiel war dann Mary Vassilakous Niedergeführtwerden. Am Radweg, als sie (kein Witz!) am Weg zur Radparade war: Am Radweg hat sie ein Autofahrer – samt Auto aus seiner Garageneinfahrt kommend – niedergestoßen. Heute & Österreich: „Verkehrsstadträtin hatte Radunfall am Weg zur Radparade.“ NEIN, sie hatte keinen Rad-„Unfall“: Der Fahrer einer Blechkiste hat sie auf die Haube genommen und sie dabei verletzt! Ohne ihr Verschulden.

In diesem Sinne „sperren“ wir den Ring ja auch nie für die RADpaRADE: wir machen die Fahrbahn einmal im Jahr frei. Für den Radverkehr. Das ist mein ceterum censeo: Alle machen

dann große Augen, wenn ich sie nach dem obligaten „... ah, da wird ja wieder der Ring gesperrt!“ dementsprechend korrigiere.

Liebe Grüße
Martin Friedl

Liebe DRAHTESEL-Redaktion,

Sie haben mich mit Ihrem Editorial über die Schreibweise über Unfälle mit Fahrradbeteiligung sehr angesprochen. Ich – ehemaliger und langjähriger Mitarbeiter der ÖBB Infrastruktur AG – habe mich lange mit schienengleichen Eisenbahnkreuzungen und ihrer Sicherung befasst: Bei Berichten über Unfälle ist eine ähnliche Schreibweise festzustellen: Üblich ist die Argumentation, dass „das Auto vom Zug erfasst wurde“. Richtig wäre, dass in fast allen Fällen der Kfz-Lenker das Halt gebietende Rotlicht missachtet hat.

Ich halte Ihren Kommentar für sehr wichtig. Um eine Änderung im Denken herbeizuführen, muss man die vorherrschende autozentrierte Schreibweise verändern.

Mit freundlichen Grüßen
Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr

„Touché“ ist aus meiner Sicht gar nicht kleinlich!

Mir stößt es schon lange auf, dass meist die Radler:innen in die Autos krachen (und sich dabei schwer verletzen).



Oft wird ergänzt, dass der beim Kfz-Lenkenden durchgeführte Alkotest 0,0 Promille ergeben hätte: Somit hat er/sie ja nichts falsch gemacht, oder?

Ich habe diese Meldungen eine Zeit lang gesammelt. Als ich jedoch eine Nachricht lesen musste, wo ein Kind „überraschend“ den Schutzweg betrat und die KFZ-Lenkerin „keine Chance“ hatte, verließ mich die Zuversicht, irgendetwas ausrichten zu können. Durch Deine Zeilen weiß ich jetzt, dass zumindest ein Zweiter ähnlich denkt – die meisten mit denen ich darüber sprach, meinten nämlich, die Berichterstattung sei halt kurz, knapp und verscheue, objektiv zu sein.

Radlergrüße aus Krems,
Klaus Otepka

Die Redaktion freut sich über Diskussionsbeiträge und Leserbriefe. Bitte senden Sie uns Ihren Text unter Bekanntgabe Ihres Namens und der Postleitzahl an drahtesel@argus.or.at

Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

42. Jahrgang / Heft 3

Erscheinungsdatum
28. August 2025

Medieninhaberin
(Verlegerin) und
Herausgeberin
Radlobby ARGUS Wien
DVR-Nr.: 0445495
ZVR-Zahl: 265962142
Frankenberggasse 11
1040 Wien

Chefredaktion
Tom Rottenberg
chefredakteur@drahtesel.or.at

Cover

Veronika Pažická
veronikapazicka.com
@veronika.pazicka

Redaktion dieser Ausgabe

Andrzej Felczak, Valerie
Madeja, Valentin Eisendle,
Philipp Schober, Alec Hager,
Johannes Pepelnik, Hannes
Friedrich, Daniela Bernold,
Christoph Riedl, Walter
Bradler, Mario Sedlak, Rein-
hold Seidl, Michael Knoll,
Ulrich Kiermayr, Gudrun
Schöllhammer, Bert Ludwig,
Michael Bockhorni, Jakob
Pühringer, Judi König,
Christine Jank

Art Direktion

Anna Hazod,
Isabella Schlagintweit
hazodschlagintweit.com

Illustrationen

Daniela Bernold
Miguel Angel Camprubi
(Autorenportraits)

Anzeigen

Hannes Friedrich
hannes.friedrich@radlobby.at

Alle

Drahtesel @ Radlobby
ARGUS Wien / Frankenber-
gasse 11; 1040 Wien
Tel. 01/505 09 07
service@argus.at
radlobby.at

Bankverbindung

IBAN : AT82 2011 1841 6099
1000

Leserbriefe sowie als Kom-
mentar gekennzeichnete
Artikel müssen nicht mit
der Meinung der Redaktion
oder der Radlobby ARGUS
übereinstimmen. Kürzungen
und Redigat sind möglich.



Der DRAHTESEL ist das
Vereinsmagazin der
Radlobby ARGUS Wien
und entsteht in Kooperation
mit den Radlobby-Vereinen
in Österreich.

Druck

Ferdinand Berger & Söhne
GmbH
A-3580 Horn



Der DRAHTESEL wird nach
den österreichischen
Umweltzeichen für Druck-
erzeugnisse produziert
(UZ 24, UW 686, Ferdinand
Berger & Söhne GmbH)

**Auflösung des
Bilderrätesl von
Seite 23:
Rad-Farn.**

Radlobby ARGUS Shop

Radlobby Argus Fahrräder

Shimano 1x10 Gänge,
Shimano Scheibenbremsen
nur 879 Euro



**Contec Kettenwachs
Care + Wax**
für eine saubere und
reibungslose Kette
12,95 Euro



**Kidical Mass
Fahrradkappe**
15 Euro (Größe S)
20 Euro (Größe M/L)

KTM Reiserad Life Tour Belt

11 Gang mit Riemenantrieb
statt Kette, Ausstellungstück
statt 2.069 Euro
nur 1.449 Euro



**Kidical Mass
T-Shirt**
20 Euro (Kinder)
25 Euro (Erwachsene)



**M-WAVE Bike Mount AL
Smartphonehalterung**
aus Aluminium, 90° drehbar
12,80 Euro

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.

 WienMobil

Ein Service der Wiener Linien.

WIENER
STADTWERKE
GRUPPE

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.



Laden im
App Store



JETZT BEI
Google Play