

Wien im 7. Radhimmel
Am 28. & 29. März feiert
Wien das Bike Festival
Seite 31

10 Millionen Citybikes
Stadt-Leihräder gibt es
heute weltweit. Ein Test.
Seite 48

Power to the People
Was Wattmess-Pedale auf
Alltagsbikes verraten
Seite 55



Das Magazin
der Radlobby

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin

Holt die StVO ins Hier & Jetzt!

Die Gesetze, die das Radfahren regeln,
haben 40 oder mehr Jahre Entwicklung
verschlafen: ein Verjüngungs-Plädoyer



B

BIKELEASING DEIN BENEFIT, DER RICHTIG FIT HÄLT!

BIKELEASING.AT

Jetzt attraktive
Mitarbeiter-Benefits
entdecken.



Stand 86 / 87
ARGUS
Bikefestival



NOCH MEHR BENEFITS GIBT'S BEI PROBONIO



Probonio

Das Pro für
Ihre Firma

Liebe Leserin, lieber Leser!

Editorial

Ginge es nicht um Menschenleben, böte die konsequente Weigerung der Exekutive, geltendes Recht auch nur ansatzweise durchzusetzen, Stoff für eine echt österreichische Amts-Komödie: Kottan, MA 2412 – oder ein neues Format? Titel: „Was uns wurscht is“. Oder derber: „Dienststelle ‘Schmeck’s‘“.

Tatsächlich aber ist die Art und Weise, wie auf Anfragen herumlaviert oder weggetaucht wird, sobald die Rede auf die in Österreich seit 2022 gültigen und amtlich durchgängig ignorierten Abstandsregeln beim Überholen von Radfahrenden kommt, aber atemberaubend.

Auch, weil „strictly off records“ dann von (meist: radfahrenden) Polizisten und Polizistinnen klipp und klar erklärt wird, dass man eben in Österreich sei: Natürlich gibt es keine offizielle, belegbare oder gar schriftliche Anweisung. Trotzdem wisse jeder und jede, dass es weder von „oben“ noch politisch gewollt sei, diesen Teil der StVO um- oder durchzusetzen. Auf Amts-, Bundes-, Landes- und Gemeindeebene gebe es weder von Regierenden noch Opposition dazu Wortmeldungen, Engagement oder Interesse: „Glaubst, ich verbrenn’ mir da die Finger?“

Stellen wir uns das einmal bei anderen Delikten, bei denen es Tote geben kann, vor... Nein, tun wir das lieber nicht.

Stattdessen kommt eine ganz klare Ansage: Nein, wir steigen von diesem Thema nicht runter. Obwohl es uns mindestens so zum Hals heraus hängt, wie denen, die wir damit, wie man uns sagt „mittlerweile nerven“. Das Thema nervt aber auch uns gewaltig.

Auch, weil es längst keines mehr sein müsste: Ja, einige (sehr österreichische) Klauseln machen es schwer anwendbar. Aber: Verhunzte Gesetze gehören repariert (siehe Coverstory).

Maßnahmen wie jene, die die deutsche Polizei stolz (siehe Leserbrief) präsentiert, wären auch bei uns möglich – und hätten zumindest Info-Impact. Die Zeit wäre reif: Sogar der ÖAMTC laviert (im *Kurier*) nicht mehr, sondern spricht Klartext: „Wo zu wenig Platz ist, wird nicht überholt.“ Punkt.

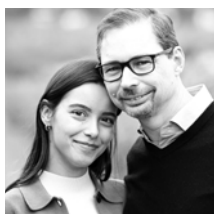
Auch das behördliche „wir müssten alle Geschwindigkeiten messen, das können wir nicht“-Gejammer ist überholt: Auf Rennrädern sind Rückblick-Radargeräte (auch mit Dashcam) längst normal. (Gratis) Zusatz-Apps protokollieren Ort, Zeit, eigenes und Überhol-Tempo. Garmin stellte unlängst ein Radar vor, das Seitenabstände anzeigt: Derlei Tools zu eichen, wäre keine Raketenwissenschaft.

Kurz und knapp: Wer will, findet Lösungen, wer nicht will, hat Ausreden. Und die kosten Leben.



Tom Rottenberg nervt es ganz gewaltig, sich ständig mit dem polizeilichen Nicht-Kontrollieren der Überhol-Mindestseitenabstände beschäftigen zu müssen: Wer will, findet Lösungen – wer nicht will, hat Ausreden.

Mitwirkende in diesem Heft



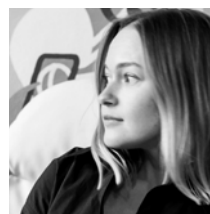
Isabel Westerberger und Rene Niederhuber

Radfahren anderswo ist heute weder teuer noch mühsam: In 1.700 Städten gibt es Leihrradsysteme. Westerberger und Niederhuber haben jene in Amsterdam, Utrecht und Straßburg getestet. (S. 48)



Othmar Pruckner

„Donauabwärts“ heißt das 2024 erschienene Rad-Reisebuch des renommierten Journalisten und Sachbuchautors aus Wien. Für den DRAHTESEL hat er seine Fahrt entlang des großen europäischen Flusses noch einmal beschrieben. (S. 44)



Anastasia Stročkova

stammt aus Tschechien und erzählt von Berlin aus Bild-Geschichten – primär für Sport-Brands und über zeitgenössisches, urbanes Leben. Dabei legt sie ihren Fokus auf Bewegung, Energie und die Interaktion von Menschen in öffentlichen Räumen.

Inhalt



Politik

- 6 Leitartikel**
Andrzej Felczak über Mühen und Freuden der Radlobby-Arbeit
- 8 Wieso Autospuren im Schnee ein Planungstool sind**
Roland Romano erklärt „Sneckdowns“
- 9 Lösen Leihräder in China tatsächlich Privatbikes ab?**
Vermischtes aus aller Welt

Infrastruktur

- 16 Wie man Tempo 30 im Ortsgebiet durchsetzt ...**
Ein „Manual“ für alle, die Temposchutz erreichen wollen
- 17 ... und wo Tempo 30 schon gilt**
Eine Infografik mit den „entschleunigten“ Orten Österreichs
- 18 Plus / Minus**
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand
- 20 Die gute und die böse Kante**
Was am Rad stört und nervt, ist für Blinde oft alternativlos
- 21 Mein Block, mein Block!**
Was ist so super am „Superblock“?
- 24 Linien-Richter**
In Salzburg wollte man Seitenabstände durch Linien absichern
- 26 Radwegbau in Wien & NÖ: Das große Streichen**
2026 bleibt der Radinfra-Ausbau unter allen Erwartungen
- 30 Innsbrucks „Aus“ für die Tiefgaragenbaupflicht**
Wie sich Innsbruck von überkommenen Bau-Normen befreit

Produkte & Technik

- 35 Wie super ist elektrisches Schalten?**
Kommen kabellose Schaltungen auch auf normalen Bikes?
- 36 Frische Luft**
Test: kleine, handliche aber laute Elektropumpen für unterwegs
- 40 Schaufenster**
Feine Dinge, die wir haben wollen könnten

Tour & Reise

- 42 Den Bodensee mit Kindern entdecken**
Drei schöne Tagestouren im Ländle
- 44 Einmal die ganze Donau**
Othmar Pruckner befuhr den europäischen Schicksalsstrom
- 48 Das globale Citybike**
Stadtleihräder im Praxistest: Utrecht, Straßburg & Hamburg

Community

- 55 Watt geht up?**
Michael Knoll montiert Wattmesspedale an Alltagsrädern
- 58 Freilauf**
Vom Kaffeeausliefern in einer sich ändernden Rad-Stadt
- 60 Literad / tur & Fahrradfilm**
Omo Lisboa liest Radbücher, Valentin Eisendle sieht Radfilme



- 10 Altes Recht in neuer Zeit**
Österreichs Rad-Gesetze brauchen weit mehr als nur ein Facelifting, um endlich in der Gegenwart anzukommen

Standards & Kolumnen

Recht

Radlobby-Anwalt Johannes Pepelnik über Produkthaftung, Gewährleistung und Garantie
Seite 13

Laa & deutlich

Verkehrswissenschaftlerin Barbara Laa über intransparente Richtlinien-Regeln
Seite 14

Windkante

Nora „unicorncycling“ Stehmann über die Marginalisierung von Frauen am Rennrad
Seite 54

Drahteselchen

Die DRAHTESEL-Mitmach-Seite für Kinder (jeden Alters)
Seite 61

Forum

Lob und Kritik der DRAHTESEL-Leserinnen und -Leser sind uns wichtig.
Seite 62



Impressum: Seite 62



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



Andrzej Felczak

Vorsitzender von
Radlobby ARGUS Wien
und Radlobby Österreich

Wir freuen uns über alle,
die mitmachen wollen.
Auch darum laden wir
herzlich zur Generalver-
sammlung der Radlobby
ARGUS Wien am Di., 19.
Mai, um 18 Uhr ins Grätzl-
büro Landstraße, Neuling-
gasse 36, 1030 Wien
radlobby.at/argus/gv2026
radlobby.at/mitmachen

Radlobbying: mehr als nur die „Mühen der Ebene“

Leitartikel

Ziel und Aufgabe der Radlobby ist es, das Radfahren in Österreich – sowohl in der Stadt als auch am Land – sicherer und komfortabler zu machen. Was simpel klingt, ist aber eine komplexe Herausforderung: Wir können ja nicht einfach mit Hacken und Spaten ausrücken, um Fahrspuren in Radwege umzubauen. Wir müssen Lobbying betreiben: die Vorteile des Radfahrens für Bevölkerung und Politik hervorheben und Unterstützung gewinnen. Zu diesem Zweck wurden ab den späten 1970er-Jahren Radlobby-Vereine in allen Bundesländern gegründet.

Seit damals ist viel in unserem Sinne passiert. Das Radverkehrsnetz in Wien wurde stark ausgebaut. Die Qualität der Radwege erheblich verbessert. Und die Zahl der Radfahrenden nahm, wie erhofft, massiv zu. Auch in anderen Bundesländern hat ein umfangreicher Radwegeausbau stattgefunden: Unsere Arbeit hat viel dazu beigetragen.

Nicht nur Kritik, auch Lob ist wichtig

Doch wir fordern nicht nur: Wir bringen unsere Rad-Expertise konstruktiv ein – um Gesamtlösungen zu finden. Probleme sprechen wir an – aber Gutes würdigen wir. Sehr gerne sogar! Das wird geschätzt. Und: Es motiviert andere, sich ebenfalls für das Radfahren einzusetzen.

Die meisten Radlobby-Aufgaben erledigen „Ehrenamtliche“. Das bedeutet jede Menge Knochenarbeit – und Detailwissen: Man kann nur loslegen, wenn man die einschlägigen Gesetze – etwa die Straßenverkehrsordnung (StVO) oder Richtlinien wie die RVS („Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“) – kennt. Wer auf Augenhöhe mit Planung und Politik reden will, muss ihre Sprache, ihr Vokabular beherrschen, muss kompetent sein. Das kommt nicht über Nacht.

Wer Veränderung will, braucht einen langen Atem. Und Engagement, das dann tatsächlich nachhaltige

Veränderungen bewirkt, ist meist unsichtbar. Oft lässt es sich nach außen hin auch schwer „verkaufen“. Nehmen wir – als Beispiele – die StVO und die FVO, also Straßenverkehrsordnung und Fahrradverordnung. Diese beiden Regelwerke sind spröde. Höflich formuliert. Aber sie betreffen jede Radfahrerin, jeden Radfahrer. Und zwar ständig.

Nur: Was da im Detail drin steht (und: was nicht), weiß und liest kaum jemand. Weil: spröde & fad. Wenn die Politik sich – so wie derzeit – dann daran macht, an Stellschrauben zu drehen, muss man aber hinschauen. Und, wie in diesem DRAHTESEL in der Coverstory, darauf hinweisen, wenn Gesetze und Verordnungen den Bezug zu Gegenwart und Wirklichkeit schon lange verloren haben: Die StVO ist ein „Autogesetz“ – unsere Aufgabe ist es, sie an die Bedürfnisse aktiver und moderner Mobilität heranzuführen.

Erfolge zu feiern motiviert. Enorm.

Was uns hilft: unser Netzwerk. Über die Radcommunity erfahren wir rasch von Mankos und Gefahrenstellen „draußen“: Wir informieren die Zuständigen – und setzen uns für Lösungen ein. Unser über die Jahre angesammeltes Know-how ist da ein anerkanntes Asset. Wir kommunizieren aber auch, wenn Neues und Gutes entsteht: Gute Nachrichten zu verbreiten macht am meisten Freude.

Die Herausforderungen sind groß. Umso wichtiger ist es, Erfolge zu feiern: das motiviert. Gerade, wenn man, wie die meisten bei der Radlobby, im „Ehrenamt“ aktiv ist – also auch einen „echten“ Brotberuf hat.

Umso wichtiger ist es, laut und deutlich „Danke“ zu sagen. Weil es nicht selbstverständlich ist, Energie, Herzblut und Zeit für Anliegen und Ziele zu opfern, für die es mitunter wenig Applaus gibt – und zu dem ein meist alles andere als kurzer und gemüthlicher Weg führt.

RIESE & MÜLLER

Das neue Nevo5.
Alltäglich bahnbrechend.



Nevo5 pinion mit optionaler Ausstattung.
Mehr Infos: www.r-m.de

Was Autospuren im Stadtschnee verraten



Winterlandschaften kann man „lesen“: Roland Romano erklärt, was man aus „Sneckdowns“ lernen kann.

Ja, im Frühjahr wollen die meisten Menschen keine verschneiten Straßen im Stadtgebiet mehr sehen. Für die Verkehrsplanung sind Schnee-Spuren-Bilder, sogenannte „Sneckdowns“, aber ganzjährig relevant. Denn sie zeigen, erklärt Radlobby-Österreich-Sprecher Roland Romano, wieviel Platz dem Kfz „geschenkt“ wird – obwohl er gar nicht benötigt wird.

FRAGEN: Tom Rottenberg

DRAHTESEL Wir sehen hier eine noch ungeräumte Kreuzung im Winter. Wieso ist dieses Bild auch im Frühjahr interessant?

Roland Romano Weil man hier gleich auf den ersten Blick erkennen kann, welchen Platzbedarf der motorisierte Verkehr wirklich hat – und wieviel er tatsächlich nutzt; Schnee auf den Verkehrsflächen einer Stadt

zeigt an, welchen Platz Autos auf der Fahrbahn einnehmen und welcher Teil der Straße mehr oder weniger unbefahren ist. Dieser Platz könnte oft – zumindest zum Teil – deutlich besser genutzt werden.

Welche Schlussfolgerungen, welche Forderungen und Ideen ergeben sich dann aus solchen Bildern?

Diese weißen Flächen zeigen Potenziale im öffentlichen Raum auf. Solche Flächen könnte man oft sehr leicht anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zur Verfügung stellen. Oder aber für Grünflächen und schattenspendende Bäume verwendet werden – und zwar ohne, dass der Autoverkehr eingeschränkt würde.

Moment! Dieses Bild ist kurz nach dem Schneefall entstanden: Schaut es hier eine Stunde später nicht ganz anders aus?

Keineswegs! Viele dieser Flächen bleiben – wenn nicht geräumt wird – oft tagelang von einer makellosen Schneeschicht bedeckt, während daneben die Verkehrsflächen zerfurcht und zerfahren werden.

Gibt es für derartige „Schneezeichnungen“ einen Fachbegriff – oder ist das etwas, das sich die Radlobby ausgedacht hat?

International spricht man in Fachkreisen von „Sneckdowns“, also Fahrbahnverengungen durch Schnee. Sneckdowns werden überall auf der Welt seit über 30 Jahren an schneereichen Wintertagen dokumentiert. Dann wird analysiert, ob und wie Platz umverteilt werden kann. Es gibt auch Ergebnisse: Mit Sneckdowns konnten lokale Radlobby-Gruppen in Wien schon Rad-Aufstellflächen am Gürtel und am Schwarzenbergplatz durchsetzen.

↑ Top

Genaugenommen ist es ja kein Grund zu jubeln, wenn sich Bürgerinnen und Bürger gegen Pläne, die das Radfahren einschränken, zur Wehr setzen müssen. Andererseits: Dass die von der Radlobby Floridsdorf initiierte Petition gegen die fünfjährige Totalsperre des Wiener Steinitzsteges (vulgo: „Gelbe Brücke“) ab 2027 in wenigen Tagen die für die Behandlung im Petitionsausschuss der Stadt nötigen 500 Unterschriften beisammen hatte, ist bezeichnend für die Relevanz und den Stellenwert der Brücke: Diese Radüberfahrt über die Donau ist eine zentrale Wiener Rad-Achse – nicht nur fürs Freizeitradeln, sondern auch für den Rad-Pendel- und Berufsverkehr.

↓ Flop

Plötzlich war es weg: Mitte oder Ende Jänner verschwand das „Ghostbike“ vom Wiener Praterstern. Ghostbikes erinnern – weltweit – an im Straßenverkehr getötete Radfahrerinnen oder Radfahrer. Sie werden als „memento mori“, also Erinnerung und Mahnung, dort aufgestellt, wo jemand am Rad zu Tode kam. Dieses weiße Rad war Anfang Februar 2018 für einen im Jänner an der Kreuzung des Praterstern-Kreisverkehrs mit der Lasallestraße von einem Pkw überfahrenen Radfahrer aufgestellt worden. Warum und von wem es entfernt wurde, ist nicht bekannt.

438

Seit 2025 sind in Österreich 438 Raserautos (bewusst nicht gegendert) beschlagnahmt worden. Möglich ist das seit 2024 – da wurden 171 und 2025 dann 267 Pkw eingezogen. Möglich ist das ab 60 km/h Tempoüberschreitung im Ortsgebiet und ab 70 km/h im Freiland. Jeder Vierte der 397 Verkehrstoten von 2025 hatte Raser-Bezug.



Wenn das Leih- das Privatrad ersetzt

Kommunale, günstige Leih-radsysteme gibt es längst auf der ganzen Welt: Weltweit sind mehr als 10 Millionen derartige Borg-Bikes in über 1.700 Städten im Umlauf. Wie (Urlaubs-) Reisende davon profitieren, ist ab Seite 48 nachzulesen.

In Megacities wie der 24-Millionen-Stadt Shanghai, fällt aber noch etwas auf: Kaum jemand verwendet oder hat hier noch ein eigenes Rad: Das Mietrad-Netz ist dicht, das Ausleihen günstig. Wer smart fährt, nutzt U-Bahn und Leih-Bike. Auch, weil Abstell-raum rar ist – und man sich Diebstahlsorgen ebenso wie Anschaffungs- und Wartungs-kosten erspart.

Blick in die Welt

BERLIN

Schöner Parken



In Berlin wurde zu Jahresbeginn die lange kaum genutzte unterirdische Passage vom Potsdamer Platz zum „Forum Center“ in ein futuristisch anmutendes Fahrradparkhaus umgewandelt. Die Center-Betreiber, die „Oxford Properties Group“, ließ die Kinzo-Architektengruppe hier für 280 Bikes – videoüberwacht – wahlweise kostenlose Bügel oder kostenpflichtige Schließ-fächer und eine kostenlose Reparaturstation errichten. Und um eine Treppe (Altbestand der Passage) zu überwinden, gibt es ein Mini-Förderband und eine Schiebe-Schiene.

ESTLAND

Baltischer Bikefokus

Das Baltikum setzt aufs Rad: Nachdem Litauen 2024 eine „Nationale Fahrrad-Strategie“ präsentierte, zieht Estland nun nach: Bis 2040 soll der landesweite Radverkehrsanteil auf 13 Prozent steigen – 2021 lag er bei fünf Prozent. Besonderes Augenmerk wird von Regierung und Behörden dabei auf Pendlerfahrten gelegt: Von bisher 2,5 soll sich ihr Anteil bis 2040 auf 10 Prozent vervierfachen. Die Zahl der insgesamt gefahrenen Radkilometer soll in Estland von 157 auf 500 Millionen steigen. Erreicht werden sollen diese Ziele unter anderem mit einem massiven Ausbau der Radinfrastruktur, der Verbesserung des nahtlosen Wechsels zwischen Rad- und öffentlichem Verkehr – und Richtlinien und Auflagen an Straßenerhalter und -errichter, das Straßen- und Wegenetz auch für Radfahrende ganzjährig nutzbar zu halten.

RIMINI

Velo-city goes Italy

Mitte Juni, genauer vom 16. bis zum 19., findet in Rimini die diesjährige „Velo-city“ statt. Die Konferenz findet seit über vier Jahrzehnten in unterschiedlichen Städten auf der ganzen Welt statt und gilt heute als – mittlerweile jährlich stattfindender – Hauptevent der global vernetzten Rad-Initiativen. Nach Leipzig (2023), Gent und – im Vorjahr – Danzig soll es heuer in Rimini um nicht weniger als die Umsetzung des „Urban Dreams“ schlechthin gehen. Also um eine zeitgerechte Umgestaltung von Städten, um ihre Profile mit dem Fokus auf Lebensqualität und Klimawandel-Resilienz zu schärfen. Erwartet werden Repräsentanten und Repräsentantinnen aus über 60 Ländern, mehr als 400 Speaker bei rund 80 Tagungs-Sessions – und 100 Fachaussteller.

www.velo-city-conference.com

AUSTRALIEN

And again: Abstand

Anderswo ist es auch nicht anders: In Australien wurden 2017 verpflichtende Mindest-Überholabstände von eineinhalb Metern auf Straßen mit 70 und mehr km/h erlaubter Höchstgeschwindigkeit Gesetz. Dass das wenig ändert, belegen nun Erkenntnisse des „Journal of Cycling and Micromobility Research“. Die Unterschiede zwischen vor und nach Inkrafttreten des Gesetzes seien „marginal“. Fünf Prozent der ausgewerteten Überholvorgänge lägen unter 10 Zentimeter Abstand. Größere Abstände würden nur dort eingehalten, wo „Protected Bike Lanes“ eingerichtet worden seien. Und: All zu eifrig kontrollieren dürfte auch Australiens Polizei nicht. Australische Medien berichten, dass in den ersten 18 Monate der Gültigkeit der Regel in West Australien exakt zehnmal gestraft worden sei.

Die Realität hat das Gesetz längst überholt

Die Gesetze und Vorschriften, die das Radfahren in Österreich regeln, stammen aus einer Zeit, in der viele heute Radfahrende noch nicht einmal Drei- oder Laufrad fuhren. Dementsprechend vorvorvorgestrig sind etliche davon.

ANALYSE: Valentin Eisendle ILLUSTRATIONEN: Anastasia Stročkova



ausgenommen in einer Transportkiste. Beim Transport mehrerer Personen ist ein dafür geeignetes Rad sowie jeweils „ein geeigneter Sitz, eine Haltevorrichtung und eigene Pedale oder Abstützvorrichtung“ vorgeschrieben. Die rechtliche Abgrenzung zwischen „Personen“ und „Kindern“ ist unklar. Kurz: Bei mehreren Kindern am Longtail fehlt also die Rechtssicherheit. Nur: Das weiß kaum jemand.

Mobilität braucht Rechtssicherheit

Nicht zuletzt, weil Longtails genau für diesen Zweck gebaut und genutzt werden. Expertinnen und Experten, etwa jene des ADFC („Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club“), betonen: Longtails sind sicher. „Longtails sind stabiler als klassische Fahrräder, dank niedrigerem Schwerpunkt und Schutzvorrichtungen wie Reling und Zweibeinständer“, sagt auch Radlobby Österreich-Sprecher Roland Romano. In Deutschland ist der Transport mehrerer Kinder seit 2020 legal. „In Österreich drohen hohe Geldstrafen für sicheren Kindertransport.“

Freilich: Kontrolliert und gestraft wird relativ selten. Der Radlobby sind nur wenige Fälle bekannt, bestätigt Radlobby-Vorstandsvorsitzender Andrzej Felczak. Wie es im Unglücksfall aber mit Versicherung und Haftung aussehen könnte, „steht auf einem anderen Blatt.“

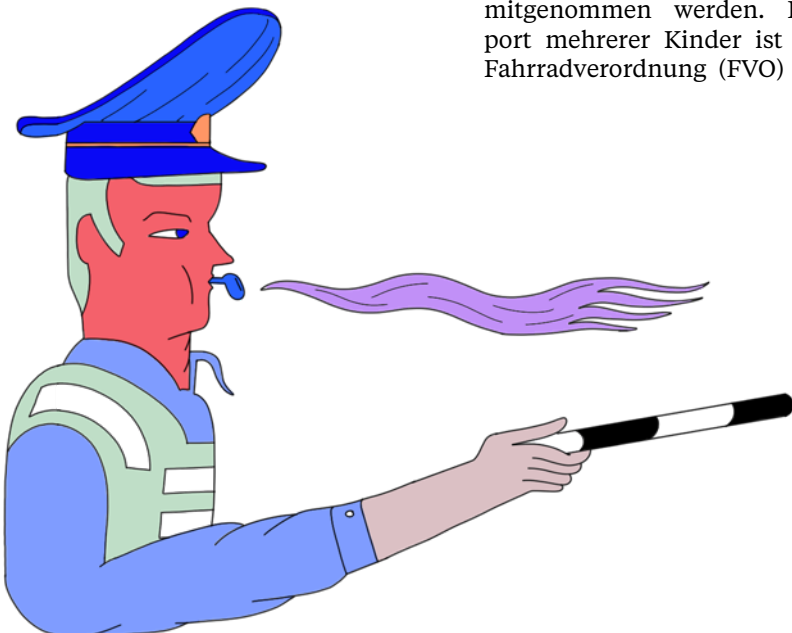
Gesetz aus einer anderen Zeit

Was das Longtail-Beispiel aufzeigt: Die österreichische Rechtslage hinkt der Realität hinterher – obwohl sie gerade erneuert wird: Ende Februar wurde die 36. StVO-Novelle in den Nationalrat eingebracht.

Was Romano und Felczak daran stört? Die Novelle berührt oder behandelt die meisten Themen, die Radfahrende täglich massiv betreffen, nicht.

Sie werden immer beliebter: Fahrräder mit einem verlängerten Gepäckträger, auf dem mehrere Kinder bequem hintereinander Platz finden. Ihr Name ist Programm: „Longtails“. Was cool aussieht und bestens funktioniert, hat – in Österreich – aber einen Haken.

Denn Kinder unter acht Jahren dürfen mit diesen laut der Straßenverkehrsordnung (StVO) nur in jeweils einem eigenen Kindersitz am Rad mitgenommen werden. Der Transport mehrerer Kinder ist gemäß der Fahrradverordnung (FVO) unzulässig,





Und auch das zweite, für den Radverkehr zentrale Regelwerk, die „Fahrradverordnung“ (FVO), müsste dringend überarbeitet werden. Die Verordnung, die unter anderem die verpflichtende Ausstattung von Fahrrädern regelt, ist 25 Jahre alt. Sie wurde ein einziges Mal, 2013, novelliert. Seit damals haben sich Fahrrad-Technik und -kultur aber deutlich weiterentwickelt.

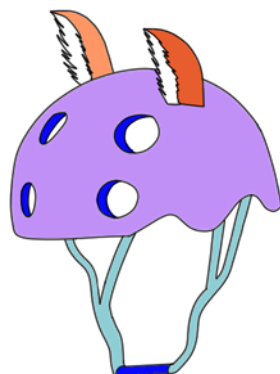
„StVO und Fahrradverordnung sind aus der Zeit gefallen“, sagt Felczak deshalb, „sowohl was ihren Geist, als auch was ihre Inhalte anbelangt.“ Was der Radlobby-Vorsitzende konkret meint: Die StVO stellt nach wie vor den Kfz-Verkehr in den Mittelpunkt und wird an die Anforderungen moderner Mobilität nur langsam und schleichend angepasst. Zuletzt 2022. Da wurden die gesetzlichen Seitenabstände für das Überholen von Fahrrädern sowie Rad-Grünpeile zur Weiterfahrt bei Rot eingeführt. Jahre später als in weiten Teilen Europas.

Romano anhand des Longtail-Beispiels: „Die deutsche Formulierung gibt es ja.“

Der Radlobby-Sprecher hat noch andere Beispiele für „überholtes Recht“. Etwa die Definition eines „Rennfahrrades“ (sic!): Abgesehen davon, dass heute niemand dieses Wort verwendet, schreibt die FVO Rennrädern eine maximale Felgenbreite von 23 mm vor.

Diese wird von auch im Profisport gefahrenen, dem internationalen Reglement entsprechenden Rennrädern heute aber oft überschritten. Kleinere Rennräder gelten in Österreich aufgrund vorgeschriebener Mindest-Felgendurchmesser nicht als Rennräder – das hat Folgen für die Pflichtausrüstung und Regeln im Straßenverkehr. Und: Laut FVO haben Rennräder ausdrücklich einen (gekrümmten)

Praktisch, funktional, international etabliert – und auch in Österreich im Trend: Longtails. Der Schönheitsfehler: Hierzulande ist diese Nutzung illegal.



Wer sagt heute noch „Rennfahrrad“?

Wie Fahrräder ausgestattet zu sein haben, regelt aber eben die FVO – und die ist nicht nur in Longtail-Fragen auf dem Stand des vorigen Jahrtausends. Der Sprung ins „Hier & Jetzt“ wäre keine Raketenwissenschaft, erklärt Roland



Radlobby-Experten Romano und Felczak: „Die StVO hat den Anschluss an die Zeit und den Stand der Technik verloren.“



Seit 2022 stehen Mindestüberholabstände im Gesetz. Nur: Es wird kaum kontrolliert oder gar gestraft.

„Rennlenker“. Nur: Das ist heute nicht mehr immer so. 2012 erklärte das zuständige Ministerium zwar, dass der Begriff alle Lenker inkludiere, die bei Rennen zulässig sind, aber das hat sich bei der Exekutive nicht überall herumgesprochen.

Überalterte Ladegewichtsmaxima

Auch die zulässigen Ladegewichte bei Anhängern und Lastenrädern sähe Radlobby-Vorsitzender Felczak gern reformiert: Aktuell sind bei mehrspurigen Fahrrädern höchstens 250 kg, bei durchgehend- und auflaufgebremsten Anhängern 100 kg, bei ungebremsten Anhängern 60 kg erlaubt. „Der Markt, die Bedürfnisse, aber vor allem die Fahrradtechnik hat sich weiterentwickelt.“ Felczaks Forderung: Die vom Hersteller angegebenen Höchst-Ladegewichte sollten gelten. Sie sind meist höher, als die FVO zulässt, werden von den Herstellern aber aus Haftungsgründen intensiv überprüft, bevor etwas auf den Markt kommt.

Noch ein Beispiel? Die sogenannte „Annäherungsgeschwindigkeit“: Nähert man sich in Österreich am Rad einer nicht ampelgeregelten Radfahrrüberfahrt, muss das Fahrtempo auf maximal 10 km/h abgesenkt werden. Problematische Regelung: Autofahrende, die dieses Abbremsen sehen, werten es oft fälschlich als Vorrangverzicht der Person am Rad – und sind entsprechend (und nachvollziehbar) überrascht, wenn dem dann nicht so ist. Dennoch wird diese (nur in Österreich existierende) Besonderheit zumindest in Wien von der Polizei gern kontrolliert. Meist dort, wo ein Radweg vergab führt.

Entkoppelt von der Gegenwart

Ein weiteres unzeitgemäßes Thema: sogenannte „Nachzieh-Lösungen“. Also Vorrichtungen – meist Kupplungen – für das Nachziehen eines Kinderfahrrads. Auf Markt und Straße sind sie längst etabliert, bei Eltern und Kindern beliebt.

Der Haken: Der Gesetzgeber ist auch hier vom technischen Zug der Zeit entkoppelt. 2020 erklärte das Verkehrs-



ministerium, dass Nachziehlösungen für Österreich nicht sicher genug seien. Der internationale Sicherheitskonsens lautet längst anders, betont Romano, „das Regelwerk ist nicht mehr up to date.“

Doch auch dort, wo novelliert wurde, besteht Handlungsbedarf: Tempolimits – der wichtigste „Hebel“ für mehr Verkehrssicherheit – sind wirkungslos, wenn sie zahllose Papiertiger sind. Denn auch da hinkt Österreich international hinterher: Die Strafen fürs Schnellfahren sind im EU-Vergleich „Schnäppchen“. Vormerkungen oder Führerscheinaufnahmen „werden viel zu locker gehandhabt.“ (Romano)

Nicht angewandtes Recht ...

Dass Regelungen nur so gut sind wie ihre Durchsetzung, zeigt sich auch bei den seit Oktober 2022 in Österreich geltenden Mindest-Überholabständen für Kfz gegenüber Radfahrenden. Die bezifferte Einführung nach Jahrzehnten der Unklarheit war ein großer Radlobby-Erfolg. Die Formulierungen der geltenden Regelungen weisen jedoch Ausnahmen auf, was den Vollzug verkompliziert.

Die Radlobby, aber auch andere Organisationen, kritisieren seit langem die dafür Verantwortlichen für Lücken und Relativierungen, die es in anderen Ländern schlicht nicht gibt: In Österreich fehlen Abstandsvorgaben für das Überholen bei Geschwindigkeiten (des Überholenden) unter 30 km/h und das Vorbeibewegen an Radfahrenden auf Radstreifen. Romano: „Diese Unklarheiten und Einschränkungen im Gesetz gehören rasch behoben.“

... das kaum jemand kennt

Hinzu kommt, dass das Gesetz in Österreich kaum kommuniziert wurde und wird.

Felczaks Fazit: „Fahrradverordnung als auch StVO müssen dringend modernisiert werden.“ Und Romano ergänzt: „Aber auch in den aktuellen Plänen zur StVO-Novelle fehlen Maßnahmen, mit denen die Regierung den Radverkehrsanteil auf 14 Prozent anheben will, fast zur Gänze.“



Produkthaftung – was ist das?

Wenn Produkte nicht halten, was ihre Hersteller versprochen haben, werden Produkthaftungsbestimmungen relevant. Aber: Wie erfährt man von einem Produktrückruf? Was gilt, wenn ich so ein Teil weiter verwende? Und: Ist Produkthaftung das gleiche wie Garantie?

Produkthaftung ist die verschuldensunabhängige und zwingende Haftung des Herstellers für sein Produkt. In allgemeinen Bedingungen etc. kann die Produkthaftung nicht ausgeschlossen werden. Wenn der Produzent außerhalb der EU sitzt, kann auch der Importeur und, wenn es den auch nicht (mehr) gibt, der Händler herangezogen werden. Rechtsgrundlage ist in Österreich das Produkthaftungsgesetz (PHG). Vorausgesetzt ist, dass jemand durch ein fehlerhaftes Produkt geschädigt wurde. Ersetzt werden Personen- und Sachschäden. Es gilt allerdings ein Selbstbeteiligungsbetrag von €500,- pro Schadensereignis.

Wie erfahre ich von einem Rückruf?

Die EU hat ein Schnellwarnsystem für gefährliche Produkte geschaffen. Der Lebensmittelbereich ist im RASFF (Rapid Alert System for Food and Feed) abgedeckt, alle anderen Produkte (Non-Food, also auch Fahrräder und Fahrradteile) im RAPEX (Rapid Exchange of Information System).

RAPEX bietet die Möglichkeit eines personalisierten wöchentlichen Reports, bei dem bestimmte Länder ausgewählt werden können. Derzeit finden sich 180 fahradbezogene Artikel in der Rückrufliste. Wer die Rad- oder Teile-Marke einträgt, erhält im „Rückruf-Fall“ ein Mail.

Darf man Rückruf-Produkte weiter verwenden?

Wenn ich ein Rückruf-Produkt weiter verwende, obwohl ich hätte wissen müssen, dass dessen Verwendung allenfalls gefährlich ist, muss ich mich auf einen Mitverschuldenseinwand einstellen. Die Höhe des Mitverschuldens hängt von der richterlichen Entscheidung in einem Prozess ab.

Beim Kauf ist grundsätzlich mein Gegenüber, also der Verkäufer, für die Einhaltung des Kaufvertrages zuständig. Der Verkäufer muss für die Gewährleistung (Mängelbehebung) eintreten. Gewährleistung ist eine gesetzliche Pflicht des Verkäufers, also Händlers. Hierbei geht es um Mängel, die zum Übergabezeitpunkt bereits vorhanden waren.

Die Gewährleistung ist verpflichtend und kann nicht abbedungen werden. Der Anspruch geht ins Leere, wenn der Händler insolvent oder nicht zu greifen ist, oder es ein Gebrauchtkauf im Internet war. Dann kann allenfalls noch ein Garantie- oder Produkthaftungsanspruch weiterhelfen.

Die Garantie ist eine freiwillige Leistung des Herstellers mit individuell festgelegten Bedingungen. Etwas grundsätzlich Anderes ist dann wieder die Produkthaftung: Sie ist gesetzlich vorgegeben – ein Verzicht auf sie ist daher gar nicht möglich.



Johannes Pepelnik

ist Rechtsanwalt in Wien und Vertrauensanwalt der Radlobby

Hier gehts zu RAPEX:



Information der Radlobby

Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

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

Haftpflichtversicherung europaweit, bis EUR 1,5 Mill.

Unfallversicherung weltweit, bis EUR 7.200

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

radlobby.at/mtg



**Alle Vorteile für
Radlobby-Mitglieder**
Seite 39

Die geheimen Regeln der Verkehrsplanung

Kaum jemand kennt sie, doch sie bestimmen unseren Alltag im Straßenraum: Richtlinien, die festlegen, wie breit Gehsteige sind, wo Radfahren Platz hat – und warum vieles so bleibt, wie es ist.



„Laa und deutlich“

In ihrer Kolumne

„Laa und deutlich“ analysiert und kommentiert die TU-Verkehrswissenschaftlerin

Barbara Laa Verkehrspolitik und Verkehrsplanung aus Sicht einer Wissenschaftlerin, der eine sozial und ökologisch nachhaltige Zukunft am Herzen liegt.

Es gibt so etwas wie die geheimen Regeln der Verkehrsplanung. Kaum jemand kennt sie, doch sie prägen unsere gebaute Umwelt. Sie entscheiden, wie breit Gehsteige, Radwege oder Fahrbahnen sind, wo ein Schutzweg markiert werden darf – und warum Umgestaltungen zugunsten von Fuß- und Radverkehr so oft scheitern. Gemeint sind die sogenannten „RVS-Richtlinien“ (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen).

Erarbeitet werden sie vom Verein FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr) in thematischen Arbeitsgruppen. Formal sind sie zwar nicht immer verbindlich, sie werden jedoch von Bund und Ländern teilweise dennoch für verbindlich erklärt. Vor allem aber gelten sie als Stand der Technik – und damit als Grundlage für Gutachten und Behördenentscheidungen.

Kurz gesagt: Auch wenn sie kaum jemand kennt, geben die RVS sehr konkret vor, wie unser Straßenraum aussieht und genutzt wird.

Sperrig & spröde heißt: unbekannt

Innerhalb der Radlobby sind die RVS mittlerweile bekannt. Engagierte kennen relevante Passagen, zitieren sie in Gesprächen mit Politik und Verwaltung und versuchen, sie im Sinne einer sicheren und gerechten Mobilität auszulegen.

Außerhalb dieser Bubble ist das Wissen darüber jedoch erstaunlich gering – selbst in Teilen der Mobilitätsforschung. Das liegt nicht zuletzt an der geringen Transparenz des Systems. Wie Arbeitsgruppen besetzt werden, wird nicht kommuniziert. Wer an welchen Inhalten mitarbeitet, erfährt man erst, wenn Richtlinien veröffentlicht werden und Autoren- und Autorinnenlisten erscheinen.

Diese bestehen überwiegend aus Fachleuten – was bei rein technischen Fragen sinnvoll und notwendig ist.

Problematisch wird es aber, wenn Richtlinien implizit gesellschaftspolitische Entscheidungen treffen: Wer bekommt wie viel Platz im öffentlichen Raum? Welche Verkehrsmittel haben Vorrang? Wird für den Status quo geplant, für prognostizierte Trends – oder für Klimaziele, Sicherheit und soziale Teilhabe?

Technische Standards sind nie neutral

Denn Straßenraum wird sehr unterschiedlich erlebt. Wer einmal mit Kinderwagen, Rollstuhl oder eingeschränkter Sehfähigkeit unterwegs war, weiß, wie schnell vermeintlich neutrale Gestaltung zur Barriere wird. Auch mit einem Kind an der Hand oder einem Hund an der Leine fallen Dinge auf, die man zuvor übersehen hat: fehlendes Grün, hoher Bordstein, schmale Gehsteige, Müll oder gefährliche Oberflächen. Perspektiven, die in technischen Regelwerken oft kaum vorkommen.

Ein Diskussionspapier der TU Berlin kritisierte das in Deutschland sehr ähnliche System bereits 2020 deutlich. Entscheidungen über den öffentlichen Raum, so die Forderung, sollten nicht von einer homogenen, überwiegend männlichen, körperlich fitten Fachwelt getroffen werden, sondern von Gruppen, die gesellschaftliche Vielfalt abbilden. Denn technische Standards sind nie neutral: Sie spiegeln Werte, Prioritäten und Machtverhältnisse wider.

In Österreich gibt es inzwischen zaghafte Änderungen. Organisationen wie die Radlobby oder „geht-doch“ sitzen mittlerweile in einigen Arbeitsgruppen. Doch Transparenz, kostenfreier Zugang zu allen Richtlinien und eine konsequente Orientierung an Klimazielen sowie unterschiedlichen Bedürfnissen fehlen weiterhin. Vielfalt wird punktuell eingeladen – aber selten strukturell verankert. Solange das so bleibt, bleiben auch unsere Straßen so, wie sie sind.

Ride Easy.
Live Urban.

KTM
BIKE INDUSTRIES

Design: Groupe-Dejourné



MACINA SUPERBELT SX



1x8 SHIMANO ALFINE

BOSCH CPT-SX4P2

400 Wh
BATTERY



KTM-BIKES.AT

HOW TO

„Temposchutz“ durch Tempo 30

Immer mehr Menschen sind zu Fuß und am Rad unterwegs. Eine Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erhöht dabei die Verkehrssicherheit signifikant und hat darüber hinaus positive klima- und umweltrelevante Auswirkungen. Der Begriff „Temposchutz“ erklärt in diesem Kontext, wieso sich eine Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für alle lohnt: Sie führt zu mehr Schutz für Mensch und Umwelt, zu mehr Lebensqualität – und fördert eine sicherere, entspanntere Alltagsmobilität. Mit diesen sieben Schritten kann Tempo 30 im Ortsgebiet durchgesetzt werden.

CHECKLIST: Valentin Eisendle GRAFIK: Daniela Bernold

Wie geht Tempo 30?

Der Weg zu flächendeckendem Tempo 30 auf politischem Weg läuft in sieben Schritten ab.

1. Gemeinderatsbeschluss

Der Prozess beginnt mit einem Gemeinderatsbeschluss zur Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.

2. Gutachten

Ein Sachverständigengutachten – beauftragt von der Gemeinde – erklärt und begründet die Notwendigkeit der Temporeduktion.

3. Antrag

Die Gemeinde oder Bezirkshauptmannschaft stellt einen Antrag an die zuständige Behörde (meist die Bezirkshauptmannschaft) und beruft sich auf § 94b („Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde“) und § 94d („Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde“) der StVO.



Temposchutz ist machbar:
sieben Schritte zu mehr Lebensqualität
und Verkehrssicherheit im Ortsgebiet

4. Verfahren

Die zuständige Behörde leitet ein Ermittlungsverfahren ein.

5. Verkehrsverhandlung

Eine Verkehrsverhandlung wird ausgeschrieben und von der zuständigen Behörde geleitet. Betroffene mit Parteistellung werden dazu eingeladen.

6. Verordnung

Die Behörde erlässt eine Verordnung auf Grundlage des Gutachtens und der Stellungnahmen, nachdem alle Interessen gehört und gegeneinander abgewogen wurden.

7. Kundmachung

An den Ortstafeln werden Tempo-30-Verkehrsschilder angebracht. Damit ist Tempo 30 für das gesamte Ortsgebiet klar erkennbar kundgemacht – und tritt in Kraft.



WAS HEISST EIGENTLICH?

Fahrradstraße

In Fahrradstraßen – neben Radwegen die beliebteste Form der Radinfrastruktur – fahren Radelnde und Kfz im Mischverkehr. Kfz-Lenkende dürfen ein Tempo von 30 km/h nicht überschreiten und Radfahrende weder gefährden noch behindern. Das Nebeneinanderfahren mit dem Fahrrad ist ausdrücklich erlaubt.

Österreichische Richtlinien empfehlen zusätzlich zur vorgeschriebenen Kennzeichnung durch Verkehrsschilder große Radpiktogramme als Bodenmarkierung und eine Bevorzugung von Fahrradstraßen. Radstraßen sind dann sicher und attraktiv, wenn der Radverkehr überwiegt und der motorisierte Verkehr auf ein

notwendiges Minimum beschränkt ist. Derzeit gibt es österreichweit rund 80 Kilometer Fahrradstraßen (Quelle: Verkehrsministerium, Stand Anfang 2026) – und sie werden gut angenommen.

Mario Sedlak

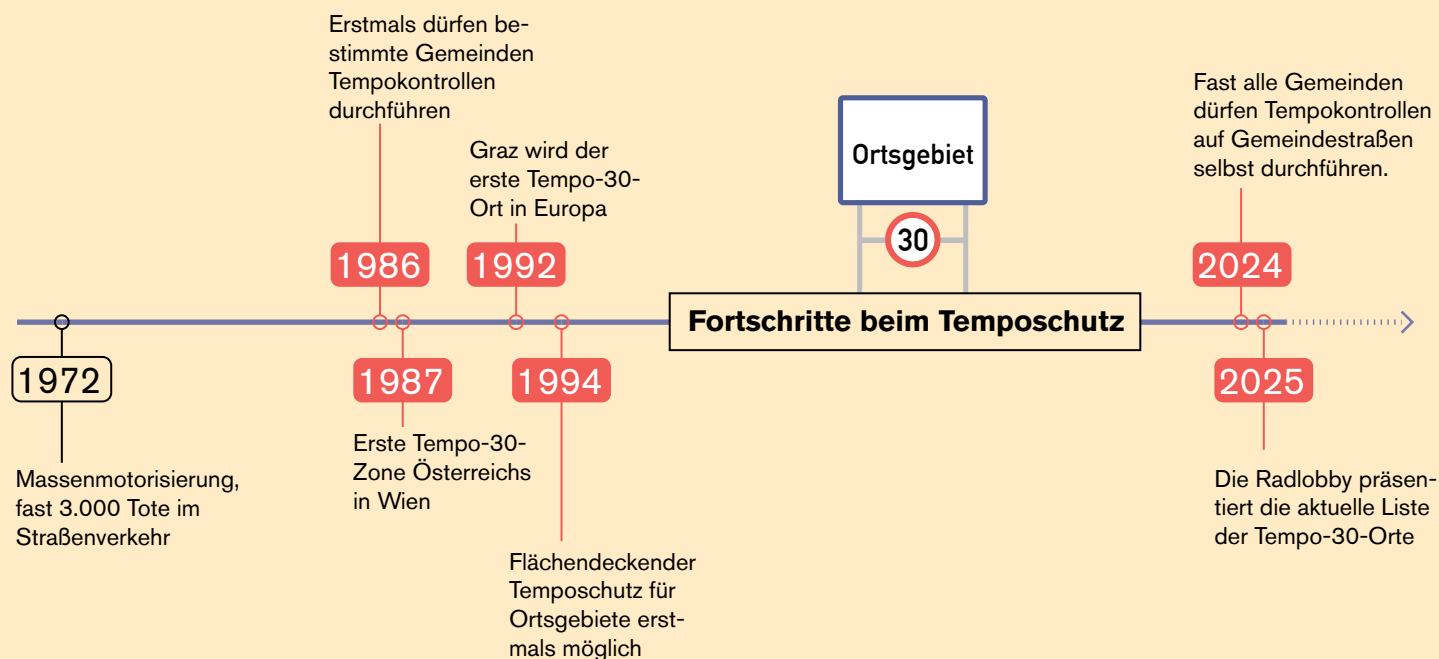
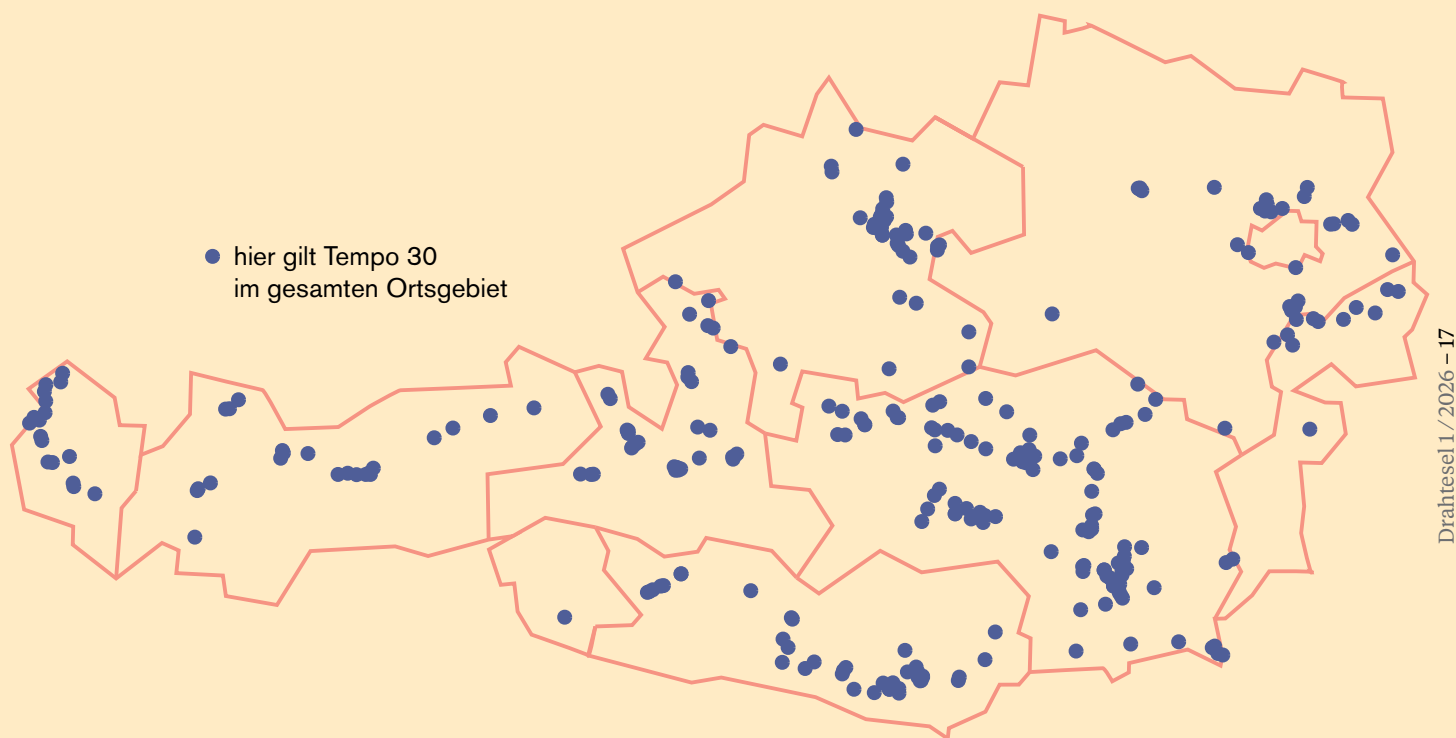
Wo Tempo 30 schon gilt

Von Abfaltersbach bis Zwettl an der Rodl: Tempo-30-Orte – mittlerweile sind es rund 300.

INFOGRAFIK: Daniela Bernold RECHERCHE: Philipp Schober

Bisher gab es keine öffentliche Datenbank, die auflistet, wo in Österreich in gesamten Ortsgebieten schon Tempo 30 gilt. Zum 30-Jahr-Jubiläum der Einführung dieser „Temposchutz“ genannten Option in der StVO setzt die Radlobby einen Schritt mit Signalwirkung – und präsentiert erstmals eine Sammlung mit „Temposchutz“-Orten in Österreich: 300 Orte, Gemeinden und Städte, die per amtlicher Tempo-30-Tafel an den Ortseinfahrten Temposchutz-Gemeinden sind. Radlobby-Österreich-Sprecher Roland Romano: „Sie alle zeigen, wie leicht es ist, die Verkehrssicherheit zu verbessern – insbesondere für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.“

Die ganze Liste: radlobby.at/temposchutz



Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



+ Tirol, Bahnhof Wattens Modernisiert und fahrradfreundlich

Der Bahnhof Fritzens-Wattens wurde um 94 Millionen Euro modernisiert und Ende 2025 wieder eröffnet. Das Ergebnis ist für Radfahrende sehr erfreulich: Es ist nun von beiden Seiten der Gleise aus möglich, auf Straßenniveau zum Bahnhof zuzufahren und das Rad abzustellen. Zudem führen auf beiden Seiten Stege für Radfahrende und Fußgehende vom Straßenniveau zur obersten Etage, von wo aus Treppen und Lifte den Zugang auf die Bahnsteige ermöglichen. Auch hier oben gibt es Radabstellanlagen. Insgesamt sind es am Bahnhof 160 Fahrradabstellplätze.

Über die Stege können Bahnhof und Gleise auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß überquert werden. Das war früher am Rad mit einem langen Umweg verbunden – so wurde nun auch eine direkte Fahrradverbindung zwischen Wattens und Fritzens geschaffen. Stark verbesserungswürdig ist noch die Zufahrt aus Wattens über die Innbrücke: Über diese brettern Kfz (legal) mit bis zu 100 km/h – aber der Radstreifen ist nur rund 1,5 Meter breit.



+ - Wiener Neustadt, Giltschwertgasse Kurzer Radweg mit unnötiger Stopptafel

Die Giltschwertgasse ist eine gerade Tangentialverbindung im Norden der Stadt und schließt an den Radweg Stadionstraße an. Von dort wurde ein 65 Meter langer Einrichtungsradweg entlang der Giltschwertgasse bis zur Kreuzung Anton-Bruckner-Gasse gebaut. Prinzipiell begrüßenswert, weil sich die Einmündung des Stadionstraßen-Radweges in die Giltschwertgasse auf der Innenseite einer engen Kurve befindet.

Die neue Einmündung liegt nun an einer geraden, gut einsehbaren Stelle, an der maximal Tempo 30 erlaubt ist. Das gibt Sicherheit. Allerdings wurde dort eine 90-Grad-Kurve geschaffen – und das wird in den RVS-Richtlinien (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr) ausdrücklich nicht empfohlen. Stattdessen sollte eine „Verflechtungsstrecke“ das Einordnen in den Verkehr auf der Straße nach dem Reißverschlussprinzip ermöglichen. Auch die Stopptafel für Radfahrende gehört hier nicht her: Derlei soll laut StVO nur bei Kreuzungen verwendet werden, die „besonders gefährlich sind“.



+ - Klagenfurt, Waidmannsdorfer Straße Neue Bahnunterführung mit neuem Radweg

Die Bahn fährt in Ost-West-Richtung durch Klagenfurt. Es gibt nur eine sehr überschaubare Anzahl an Quermöglichkeiten. Eine der wichtigsten führt über die Waidmannsdorfer Straße. Bisher: niveaugleich mit den Gleisen, mit Bahnschranken abgesichert. Die hohe Zugfrequenz führte hier zu häufigen und langen Wartezeiten. Ende 2025 wurde eine neue Straßenunterführung fertiggestellt – inklusive einem drei Meter breiten Geh- und Radweg mit einem geringen Höhenunterschied.

Leider hat es die Stadt trotz Hinweisen und Anregungen der Radlobby aber verabsäumt, dort akzeptable Anschlüsse für den Radverkehr zu schaffen: Man steht – auf einer städtischen Haupttrasse – abrupt beim Schild „Radwegende“. Um geradeaus weiterfahren zu können, muss über einen Fußgängerübergang geschoben, oder auf die Kfz-Fahrbahn gewechselt werden. Beim Einbiegen in die Ankershofenstraße haben Radfahrende beim Verlassen des Radweges aber Nachrang.





Wien 9., Alserbachstraße

Neue Radwege verbinden 18. und 20. Bezirk

Das Befahren des alten Mehrzweckstreifens (Baujahr 2000) in der Alserbachstraße war eine Mutprobe. Das erklärte sogar Wiens Rad-Stadträtin Ulli Sima (SP) beim Radweg-Test im DRAHTESEL 3/25. Der Streifen war nur 1,5 Meter breit, und zwang Radfahrende genau in die „Doorzone“, während links auf einer nur 2,5 Meter breiten Fahrbahn Autos extrem knapp vorbeifuhren.

Jetzt wurde der Parkstreifen, der vom Donaukanal weg führt, in einen 2,6 Meter breiten, 1,2 Kilometer langen Zweirichtungsradweg von der Friedensbrücke bis zur Nußdorfer Straße umgebaut. Ein – ebenfalls neuer – Radweg in der Fuchsthallergasse verbindet die Alserbachstraße nun mit dem Gürtel. Die Kreuzung Liechtensteinstraße wurde als Bike-Verkehrsknoten ausgebaut – mit Abzweigungen in mehrere Richtungen. Der Mehrzweckstreifen zwischen Liechtensteinstraße und Donaukanal blieb, um stadteinwärts gelegene Ziele weiter gut erreichen zu können. Eine Verlängerung des Radweges in den und im 20. Bezirk wäre dringend notwendig und wird von der Radlobby vehement gefordert. Laut Stadtverwaltung gibt es – derzeit – aber keine Pläne dafür.



Wien 16. & 17., Seeböckg./Geblerg.

Radverbindung vom Gürtel nach Sandeilen

Die 2,5 km lange Radverbindung verläuft ab dem Gürtel in einer Tempo 30-Zone. Sie ist gegenüber allen Querstraßen bevorrangt – außer auf jenen, die von Bus oder Bim genutzt werden. Ab der Kalvarienberggasse bis zur Sandeilengasse verläuft sie als Fahrradstraße mit allen Privilegien, etwa der Erlaubnis, legal nebeneinander zu fahren.

Entlang der gesamten Strecke gibt es Fahrbahnverswenkungen, Pflanzbeete und Gehsteigvorziehungen – als Tempobremse für Autos. Auf der ganzen Strecke gibt es keine einzige Ampel. Dass die Route auch für weniger geübte oder (noch) ängstliche Radfahrerinnen und Radfahrer geeignet ist, soll nicht unerwähnt bleiben: Entlang der Strecke liegen nämlich auch einige Schulen.

Freilich hat mittlerweile auch der Kfz-Verkehr die ampelfreie und direkte Strecke „entdeckt“: Hier könnten weitere Verkehrsfilter – etwa gegenläufige Einbahnen oder Poller – den mitunter sehr flotten Durchzugs-Kfz-Verkehr zumindest einschränken.



Wien 14., 15., Meiselstraße

Durchgängige Radroute Gürtel-Waidhausenstraße

Der Zweirichtungsradweg in der Hütteldorfer Straße wurde Ende 2024 fertiggestellt. 2025 wurde dann an der Fortsetzung der Route über die Meiselstraße zum Gürtel gearbeitet. Sie zweigt bei der Wurmsergasse als Radweg ab, umfährt den Meiselmarkt und quert die Johnstraße. Hier ist die einzige Ampel der Route.

Ab hier geht es auf einer Fahrradstraße bis zur Kreuzung mit der Drechslergasse. Die Strecke ist 1,2 Kilometer lang und jetzt auch Teil einer durchgängigen Route vom Neubaugürtel über Ameisbachzeile und Heinrich-Collin-Straße bis zur Waidhausenstraße.

Um die Durchfahrt durch die Meiselstraße für Autos zu unterbinden, wurden auf Höhe des U-Bahn-Einganges Johnstraße mehrere Poller aufgestellt. Die wurden allerdings mehrmals umgefahren. Etliche Kfz-Lenkende fuhren – um sich die 250 Meter Umweg um einen Häuserblock zu ersparen – sogar durch eine angrenzende Grünfläche, bis mittlerweile auch im Rasen Poller eingesetzt wurden.

Die gute böse Kante

Was am Rad richtig nervt und oft als planerische Ignoranz wahrgenommen wird, ist für Blinde ein Stück alternativlose Sicherheit: Randsteinkanten an Querungen. Wer will, findet aber meist einen – leistbaren – Kompromiss.

ANALYSE: Andrzej Felczak



Für Radfahrende mühsam, für Blinde unverzichtbar: die klare Kante, die Gehweg und Fahrbahn trennt. Nebenbei: In München gibt es jetzt ein eigenes Kanten-Abschräge-Budget von 100.000 Euro

Keine Frage: Geh- oder Bordsteinkanten sind für Radfahrerinnen und Radfahrer oft lästig, oder physisch spürbar unangenehm. Denn bei vielen Geh- und Radwegen werden an Querstraßen Bordsteine mit einer rund drei Zentimeter hohe Kante verlegt: Beim Drüberfahren mit dem Vorderrad verursacht sie für Radfahrende unangenehme Stöße, die mit den Handgelenken abgefangen werden müssen. Beim Hinterrad gibt es dann noch einen zweiten Stoß durch den Sattel.

Unangenehm – aber richtig wichtig

Klar: Geübte und sportliche Personen können die Stöße zwar durch ein leichtes „Anlupfen“ bzw. Hochheben des Vorderrades oder Aus-dem-Sattelgehen abfedern und verringern, aber für alle anderen, insbesondere für Kinder im Kindersitz oder im Lastenrad, sind diese Kanten alles andere als angenehm. Auch für Rollstuhlfahrende sind sie hinderlich – und unangenehm.

Dennoch haben just diese Kanten auch eine immens wichtige Funktion: Sie sollen es Sehbehinderten und Blinden ermöglichen, die Straßenquerung mit dem Blindenstock sicher und unmissverständlich zu ertasten: Wo beginnt, wo endet der Gefahrenbereich? Die Kantenhöhe von drei Zentimetern gewährleistet ein zuverlässiges und sicheres Ertasten – auch, wenn sich Schmutz, Laub oder Rollsplitt angesammelt haben.

Wo sind Kanten nicht erforderlich?

Bei reinen Radwegen sind derartige Querkanten allerdings nicht erforderlich. Vorausgesetzt, die Leitsysteme leiten die Sehbehinderten so, dass sie den Radweg gar nicht betreten. In Längsrichtung können dafür beispielsweise Bordsteine mit quer verlaufenden Abschrägungen, sogenannte „Schrägborde“, sorgen. Wo sich Fahr- bzw. Gehlinien von Zufußgehenden und Radfahrenden kreuzen, etwa bei Kreuzungen, oder dort, wo Geh- und

Radwege sich aufteilen, sind Blindenleitsysteme mit Rillen oder Noppen alternativlos.

Das Leitsystem führt die Sehbehinderten dann zum Schutzweg mit Querkante, Radfahrende werden mittels Bodenmarkierungen zur Radquerung ohne Querkante geführt. Dies erfordert eine Gesamtbreite von mehreren Metern und wird platzbedingt meist nur bei Hauptadwegen umgesetzt.

Können Kanten entschärft werden?

Laut amtlicher Vorgabe (ÖNORM B 1600) darf eine sehbehindertengerechte Kante eine sogenannte „Fase“ – also eine Abschrägung – mit einem Zentimeter Breite beinhalten, was das Drüberfahren mit Fahrrad erheblich entschärft. So eine Fase kann auch nachträglich geschaffen werden. Kanten können aber auch durch Asphaltkeile entschärft werden. Dann muss ein Blindenleitsystem mit einem ertastbaren „Sperrfeld“ – also quer verlaufenden Rillen – unmittelbar vor dem Bordstein nachträglich angebracht, meist eingefräst, werden. Möglich ist auch das Aufkleben von fertigen Elementen, das Einschneiden von rund fünf Millimeter tiefen Rillen oder das Anbringen von Rillen aus Kunststoffpaste.

Die Radlobby-Position

Die Radlobby bekommt von Radfahrenden regelmäßig negative Rückmeldungen zu den oben beschriebenen Querkanten. Speziell aus Niederösterreich: Dort gibt es regelmäßig Beschwerden am aktuellen Zu- und Bestand bei Geh- und Radwegen. Wien dagegen ist anders: Die Zahl der Beschwerden ist signifikant niedriger, die Entschärfung bei gleichzeitiger Wahrung der Sicherheit für Sehschwache und Blinde mit einem vertretbaren Kosten- und Arbeitsaufwand also durchaus möglich. Und: Neu errichtete Radwege sollten grundsätzlich immer ohne Querkanten gebaut werden.

Was ist ein „Superblock“?

Es gibt sie in Barcelona und Paris, in Berlin und London – unter verschiedenen Namen. Sogar Wien hat ein „Supergrätzl“. Aber: Was genau ist, was kann und was bringt ein Superblock den Menschen, die darin leben?



An der TU-Wien wurden Superblocks entworfen. Hier ist das, was sich die Studierenden im 15. Wiener Gemeindebezirk vorstellen würden.

ERKLÄRER: *Philipp Schober*

Superblocks sind in aller Munde. Aber: Längst nicht jeder, längst nicht jede, der oder die „Superblock“ sagt, weiß, wofür der Begriff tatsächlich steht. Barcelona, Berlin und Paris haben einige. In Wien ist Ende Jänner das erste „Supergrätzl“ fertig geworden. An Universitäten wird weltweit zum Thema geforscht – und an der TU Wien gab es vor kurzem eine Entwurfsübung zur Weiterentwicklung der baulichen Strukturen.

Aber trotzdem: Was genau ist so ein Superblock eigentlich? Wofür steht der Begriff? Woher kommt er, was können oder bringen Superblocks? Der DRAHT-ESEL will mit einem Q&A-Beitrag, also einem Frage-&-Antwort-Artikel, die Basics erklären. Damit man wirklich mitreden kann.

Was ist ein Superblock?

Ein Superblock ist ein verkehrsberuhigtes Stadtviertel, in dem der öffentliche Straßenraum neu und gerecht verteilt wird. Mehrere Häuserblocks – meist ein Gebiet von etwa 400 mal 400 Metern – werden zu einem größeren Block, eben einem „Superblock“ zusammengefasst.

Woher kommt das Konzept?

Der Name kommt aus Barcelona. Anfang der 2000er-Jahre litt die Stadt unter der enorm hohen Bevölkerungsdichte, einem Mangel an Grünraum und gesundheitsgefährdenden Schadstoff- und Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr. Im bestehenden, raster-

Mehr über Superblocks:





Daniel Löschenbrand,
TU-Wien, ließ Studierende
Superblöcke mit Fokus auf die
„Erdgeschosszone“ entwerfen.

förmigen Straßensystem gab es kaum Hierarchien, im Sinne von priorisierten oder benachrangten Strukturen: Der Autoverkehr dröhnte gleichmäßig in alle Richtungen durch die Wohnviertel.

Was sind die Vorteile von Superblocks?

Der Kfz-Durchfahrtsverkehr bleibt auf den Hauptstraßen. Autos können innerhalb des Superblocks lediglich zu- und abfahren. Der Platz innerhalb wird für Menschen zu Fuß und auf dem Rad sicher und attraktiv gestaltet. Die Zahl der Parkplätze innerhalb des Viertels wird reduziert, dadurch entstehen Aufenthaltsbereiche und Spielplätze. Flächen werden entsiegelt, Grünraum und Wasserflächen geschaffen, Bäume gepflanzt.

... und speziell für den Radverkehr?

Durch die Verkehrsberuhigung des Superblocks ergeben sich neue Räume und Platz für den Radverkehr sowie ein deutlich höheres Sicherheitsgefühl. Fahrradstraßen, Einbahnöffnungen und ähnliche Maßnahmen werden möglich. Untersuchungen aus London

– dort heißen Superblocks „Low Traffic Neighbourhoods“ – zeigen eine signifikante Zunahme des Radverkehrs.

Wo gibt es schon Superblocks?

Das Potential dieses Konzepts wurde international schnell erkannt – und umgesetzt: In Zürich heißen sie „Quartierblock“, in Berlin „Kiezblocks“, in Hamburg „Superbüttel“. Alle Varianten verbinden lokale Bedürfnisse und Expertise mit international bewährten Planungsprinzipien in der Siedlungsentwicklung.

... und in Österreich?

In Wien-Favoriten ist gerade das erste „Supergrätzl“ fertig geworden. Pläne für viele weitere gibt es bereits. Bewohnerinnen und Bewohner vieler Stadtviertel fordern seit Jahren eine flächige, schnelle Umsetzung. Diese könnten auch schnell und temporär erfolgen – andere Städte zeigen es vor: Zuerst werden einfache, schnell umsetzbare Maßnahmen zur Kfz-Verkehrsberuhigung getroffen. Danach kommt die bauliche Umgestaltung.

Foto: Christoph Kleinsasser

Anzeigen

Wie fahrradfreundlich ist Ihr Betrieb?



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

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

Finden Sie es heraus auf: cfe-zertifizierung.at



CFE-ZERTIFIZIERUNG ZUM
FAHRRADFREUNDLICHEN
BETRIEB



Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provaznik



Arbeite, wo du willst mit dem Steharbeitstisch **ONGO Spark**

Kompakt, mobil und stromfrei

Mehr Infos unter www.gesundesitzen.at



Was bewirkt ein Superblock?

Neben verkehrstechnischen gibt es auch städtebauliche Veränderungen, erklärt Daniel Löschenbrand, Projektassistent am Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen der TU Wien. Der Architekt hat im Rahmen einer Lehrveranstaltung im Sommersemester 2025 Studierenden-Teams mit dem Entwerfen von Superblocks beauftragt. Besonders die Erdgeschosszone als Schnittpunkt zwischen öffentlichem Straßenraum und privater Nutzung stand da im Fokus. Die Ergebnisse sind vielversprechend: Weniger Verkehr und weniger Stellplätze machen die sogenannte „Erdgeschosszone“ sicht- und erreichbarer – und damit auch als Geschäfts-, Interaktions- und Aufenthaltszone attraktiv.

Funktionieren Superblocks in jeder Stadt?

Laut Löschenbrand kann das Superblock-Konzept in jeder Stadt angewendet werden. Entscheidend ist die lokale Stadtstruktur, also die Zusammensetzung von Straßennetz, Bebauungsform und (Wohn)Dichte. Eine kompakte,

dichte Stadtstruktur wie in Wien innerhalb des Gürtels erfordert andere Ansätze als etwa weitere Bereiche wie die Donaustadt, Atzgersdorf oder der Stadtrand in Währing oder Döbling.

Gibt es auch Nachteile?

Funktionierende, lebendige Viertel bedingen einen wirtschaftlichen und sozialen Aufschwung. Das ist prinzipiell gut. Allerdings erhöht genau das oft auch den Druck auf weniger privilegierte oder einkommensschwache Gruppen – sowohl was Geschäfts- als auch Wohnungsmieten angeht: Hier genau hin zu sehen ist eine zentrale Aufgabe für Politik und Stadtplanung.

Anzeige



woom®



enjoy the ride

Vom ersten Wobble zu grenzenloser Freiheit.

Bei uns dreht sich alles darum, die Liebe fürs Radfahren zu wecken. Unsere hochwertigen Bikes sind superleicht für den Anfang und robust genug, um wachsende Herausforderungen mit viel Spaß zu meistern. Finde das passende Fahrrad für dein Kind auf [woom.com](https://www.woom.com).

[woom.com](https://www.woom.com)

„Schmal“ is beautiful? Nicht auf der Fahrbahn!

Die Stadt Salzburg hat mit Bodenmarkierungen getestet, wie Überhol-Seitenabstände eher eingehalten werden: Besonders breite Mehrzweckstreifen helfen da zwar, die meisten Autos überholen aber dennoch zu knapp.

REPORT: Fritz Neumüller

Die Stadt Salzburg will das Radfahren auf stark befahrenen Straßen ohne eigene Radwege oder Radfahrstreifen sicherer machen. Dafür testete das Mobilitätslabor „zukunftswege.at“ in einem Pilotprojekt auf der Nußdorferstraße im Stadtteil Riedenburg verschiedene Bodenmarkierungen. In einem ersten Abschnitt verbreiterte man im Frühjahr 2025 die Mehrzweckstreifen auf zwei Meter und reduzierte die Kernfahrbahn für Autos auf drei Meter. Im zweiten Abschnitt wurden die Mehrzweckstreifen durch große „Sharrows“ ersetzt. Dann untersuchte das Team mit moderner Sensortechnik, wie sich die Markierungen auf das Überholverhalten von Autos und Lkws auswirkten.

Markierung wirkt

Das Ergebnis: Beide Varianten erwiesen sich als sinnvoll. Schon die Bodenmarkierungen allein sorgten dafür, dass Autos langsamer fuhren – bei den breiten Mehrzweckstreifen mehr als bei den, vielen Autofahrenden immer noch unbekannten, Sharrow-Symbolen. Besonders bei Gegenverkehr wartete ein Teil der Autolenker und -lenkerinnen das Überholen ab und blieb hinter den Fahrrädern – aber eben doch nur ein Teil. Beim Überholen selbst betrug der durchschnittliche Abstand im ersten Abschnitt 1,12 Meter, im zweiten 1,05 Meter – und war damit etwa zwei Handbreit größer als bei früheren, nicht repräsentativen Messungen.

Die Werte lagen jedoch klar unter dem gesetzlichen Mindestabstand von 1,5 Metern – waren also deutlich geringer als angestrebt. Rechtlich kann der Kfz-Verkehr bei Mehrzweckstreifen zwar den Mindestabstand unterschreiten, wenn er die Geschwindigkeit entsprechend anpasst. „Uns ging es aber um die Überholsicherheit und das subjektive Empfinden der Radfahrenden“, erklärt Projektleiter Christian Kainz von „zukunftswege.at“.



Salzburger Versuchsanordnung: Extrabreite Streifen helfen, lösen das Grundproblem aber nicht.

Eine Befragung der Radfahrenden im Versuchszeitraum zeigte, dass sich die Mehrheit sicherer als zuvor fühlte: 60 Prozent bei den Mehrzweckstreifen, 53 Prozent bei den „Sharrows“. Allerdings fühlten sich einige auch unsicherer – besonders im Abschnitt mit „Sharrows“. Kainz vermutet, dass der Wegfall des schmalen, aber als exklusiv empfundenen Mehrzweckstreifens dafür verantwortlich ist. Zur erhöhten Sicherheit trug auch bei, dass mit den neuen Markierungen Tempo 30 eingeführt wurde, zuvor galt Tempo 40.

Kfz-Lenkerinnen und -Lenker hatten mit den Bodenmarkierungen hingegen Schwierigkeiten: Rund die Hälfte der Befragten fand sie unverständlich. „Viele wussten intuitiv nicht, was hier erlaubt oder was vorgeschrieben ist“, sagt Kainz. Eine geplante Ergänzung der Markierungen um aufgemalte rote Blöcke wurde abgesagt. Dafür brachte die Stadt Hinweistafeln zum richtigen Verhalten beim Überholen an.

Gemischte Reaktionen

Die Schilder sorgten für gemischte Reaktionen. „Im Vorbeifahren ist schwer zu erkennen, was sie bedeuten“, kritisiert Harald Gaukel, der Obmann der Radlobby Salzburg. Er und Kainz fordern stattdessen Informationskampagnen, um StVO-Regeln wie den 1,5-Meter-Überholabstand bekannter zu machen – auch in der Führerschein-ausbildung sollte darauf intensiver hingewiesen werden, so Gaukel.

Die Stadt will nun prüfen, ob sich auch andere Straßen für die neuen Markierungen eignen. Ziel sei es, Lücken zu schließen, wo bisher nur schmale Mehrzweckstreifen existieren, betont Planungsstadträtin Anna Schiester (Grüne): „Markierungen können wirken. Sie reichen aber nicht, um sicheres Überholen zu gewährleisten. Und sie ersetzen den Ausbau sicherer Radinfrastruktur nicht.“

JOBRAD

Dienstrad
leasen mit
JobRad®.



at.jobrad.org



Besucht uns auf dem Argus Bike Festival / Stand 80

JOBRAD LOOP

Gebrauchtrad
kaufen mit
JobRad® Loop.



jobrad-loop.com



Streichen und Sparen beim Radwegebau

Wien und Niederösterreich fahren den Ausbau der Fahrradinfrastruktur dramatisch zurück. Wiens Bike-Budget wurde fast gedrittelt, Niederösterreich hat heuer statt 100 lediglich vier Euro pro Kopf für Radprojekte budgetiert.

Wiens Rad-Budgets

2025

57 Millionen Euro

2026

20 Millionen Euro

Wiens Rad-Baustellen

2025

55 Projekte

2026

25 Projekte

(plus acht aus 2024
und 2025 verschobene)

ANALYSE: Valentin Eisendle

Das Ende Februar von Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) präsentierte Wiener Bauprogramm fasst jene Radbauprojekte zusammen, die heuer begonnen werden sollen.

Und eines vorweg: Die Enttäuschung ist groß. Denn die Stadt setzt trotz dem selbstgesteckten, oftmals kommunizierten Ziel einer signifikanten Erhöhung des Radverkehrsanteils in Wien, massiv den Spar- oder sogar Streichstift an. Auch der Bund kürzt die Radbudgets dramatisch.

Für umstrittene Auto-Großprojekte, etwa den Lobautunnel und die mit ihm einhergehende „Stadtstraße“, gibt es aber genug Geld.

Die Lücke wird größer

Der in Wien spürbare Trend der letzten Jahre, den Ausbau der Radinfrastruktur zu intensivieren, ist zu Ende: Standen in der Bundeshauptstadt 2025 noch 57 Millionen Euro für Radprojekte zur Verfügung, ist das Budget dieses Jahr fast auf ein Drittel gesenkt worden: auf 20 Millionen Euro. „Dass der Ausbau nicht auf dem Niveau der letzten Jahre fortgesetzt wird, vergrößert die ohnehin schon bestehende Umsetzungslücke“, analysiert Radlobby-Sprecher Roland Romano – und ergänzt: „Es widerspricht auch den Zielen, die sich die Stadtregierung selbst gesetzt hat.“

Es gibt aber auch Erfreuliches: So sollen die lang geforderten Verbesserungen der oft als „unerträglich“ be-

schriebenen Bedingungen auf der inneren Brünner Straße in Floridsdorf 2026 endlich kommen. Zwischen Floridsdorfer Spitz und Katsushikastraße schließt noch heuer ein Zweirichtungsradweg die aktuell bestehende Lücke im Radnetz. In Kombination mit bereits bestehenden Radwegen ergibt sich damit eine durchgehende Verbindung von der Shuttleworthstraße über die Donau in die Brigittenau.

Kommunale Infrastruktur – etwa die Klinik Floridsdorf, der Floridsdorfer Markt (siehe auch Seite 58) oder der Bahnhof Floridsdorf – aber auch etliche Geschäfte werden damit endlich über sichere Wege erreichbar. Romano: „Ein großer Erfolg für die Radlobby Floridsdorf und Wien.“

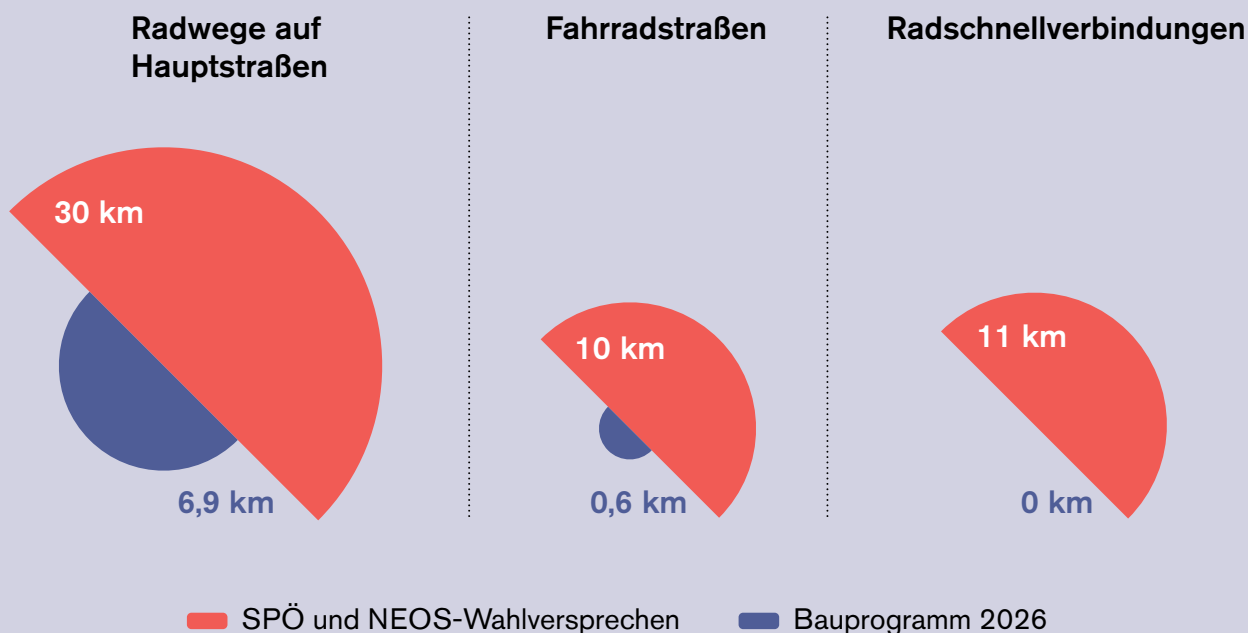
Aus Radlobby-Sicht ebenfalls zu begrüßen sind die geplanten Radwege auf den Hauptradrouten Donaustadtstraße und Erzherzog-Karl-Straße (1220) sowie Mariahilfer Straße (1150), Landstraßer Hauptstraße (1030) und Neilreichgasse (1100).

Die eigenen Ziele verfehlt

Insgesamt, betont Romano, „ist das aber immer noch viel zu wenig, um dem, was gebraucht wird, gerecht zu werden“ und verweist auf den 2020 von den auch heute die Stadtregierung stellenden Parteien erkannten und in ihre Wahlprogramme übernommenen Bedarf.

Denn im Jahr 2020 legte die Initiative „Platz für Wien“ mit wissenschaftlicher Expertise dar, dass Wien 51 km

Was in den Programmen steht – und was wirklich kommt



neuer Rad-Infrastruktur pro Jahr benötigte, um die von der Stadt selbst deklarierten Klima- und Verkehrsziele zu erreichen. Damals unterschrieben mehr als 57.000 Wienerinnen und Wiener die Platz-für-Wien-Forderungen.

Die wurden kurz darauf sowohl von der SPÖ als auch den NEOS zu den eigenen Partei-Verkehrs-Forderungen erhoben. Die beiden Parteien bildeten in Wien 2020 erstmals, nach 2025 dann ein weiteres Mal eine Koalitionsregierung. Das Verkehrsressort liegt derzeit bei der SPÖ, seit 2020 ist Ulli Sima Verkehrsstadträtin.

Insgesamt wurden, so die Zahlen der Stadt, 2024 lediglich 23 Kilometer neu errichtet. 2025 waren es nur 22. Simas Ankündigungen für heuer entsprächen einem Netz-Zuwachs zwischen acht und – bestenfalls – 11,3 Kilometern.

Neue Hauptradrouten

Aus Sicht der Radlobby sollten insbesondere Radschnellverbindungen wie der „Radhighway West 1“ (über die Alser Straße nach Neuwaldegg) und ein „Radhighway Ost“ über den Rennweg nach Schwechat höchste Priorität genießen. Ebenfalls wichtig: Verbesserungen auf der Triester Straße, der Linken Wienzeile und der Grünbergstraße.

Auf einigen dieser Routen könnte man nach Pariser (aber, so Romano, „seit dem geschützten Radstreifen am Neubaugürtel auch Wiener“) Vorbild einfach mit Trennelementen geschützten Radstreifen einrichten.

Und die Kosten? Die von Bund und Ländern im Jahr 2022 beauftragte Studie „Investitionsbedarf Radverkehr“ attestiert Wien ein „Invest-Soll“ von 50 Euro pro Kopf und Jahr – insgesamt wären das 100 Millionen Euro jährlich. „Derzeit ist gerade einmal ein Fünftel davon geplant“, kritisiert Romano.

Niederösterreich streicht massiv

Nicht nur Wien spart: Auch Niederösterreich kürzt massiv. Mit lediglich 6,5 Millionen Euro macht das Rad-Budget heuer gerade einmal etwa ein Prozent des Straßenbaubudgets Niederösterreichs aus.

Dem tatsächlichen, enormen Investitionsbedarf steht das diametral gegenüber: Pro Kopf und Jahr werden nicht einmal vier Euro in Radprojekte investiert – der Bedarf läge bei 100 Euro pro Kopf. Also 172 Millionen Euro.

Im Gegensatz dazu stehen die großen Auto- und Autobahnprojekte auf Bundesebene aber nicht zur Debatte: Die B14 (von Wien nach Klosterneuburg) wurde, so wie die Wiener Westeinfahrt (B1), umfassend und ohne Fahrstreifenreduktion saniert. Milliarden für Auto-Ortsumfahrungen, die Wiener Stadtstraße oder die Lobauautobahn, sind politisch in Stein gemeißelt, kritisiert Romano: „Wenn nicht endlich mehr Geld in umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Öffis, Rad- und Fußverkehr fließt, werden Wien und Niederösterreich ihre Klimaziele klar verpassen.“

Wiens Bauprogramm-Netzlänge

2025

22 km

2026

11,3 km

ARGUS Fördernde Mitglieder

Fahrradshops

2Rad-Peter Vesecky

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



Sator Bike Shop

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



Starbike

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



RADBANDE 1020

Lastenräder, Lastenradservice
Räder und Service für alle!
Ilgplatz 2/1
1020 Wien
Tel.: 0664/196 84 84
dietmar@radbande.at
radbande.at



VELETAGE

Salon für Radkultur
Praterstraße 13
1020 Wien
Tel.: 01/212 49 11
salon@veletage.com
veletage.com



huberista / CHHUBER

bicycles GmbH
Christian Huber
Erdbergstraße 22
1030 Wien
Tel.: 0676/366 09 00
huberista.com



Radlobby ARGUS Shop

Verkauf-Werkstatt
Frankenberggasse 11
1040 Wien
Tel.: 01/505 09 07
shop@argus.or.at
argusshop.org



Stadtradler

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



Heavy Pedals

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

Heavy Pedals

Cooperative Fahrrad

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



Ciclopia

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



Radpunkt-Clemens Plasser

von hier aus weiter
Schmalhofgasse 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

RADPLATZ 1070 WIEN

CITYBIKER.AT

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



IG-Fahrrad Shop

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



Der Bergspezi GmbH

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



Mistelbiker e.U.

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



Enzovelo

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



MOUNTAINBIKER.AT

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



Die Radstation

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



HeckAntrieb GmbH

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



Radlheim-Fünfhaus

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



popsykkel –

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



Radshop.at

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



Mechaniker Brunner

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

FAHRRAD-ECK

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



Fahrräder TRAPPL

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

RAD & TAT

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



NXT CargoBikes

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



2rad-shop GERHARDT GmbH

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



e-Motion e-Bike+Dreirad Welt Wien

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



Wienerwaldbiker.at

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



Bikeshop Kreuzer

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



Brückl

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



ZUM ROSTIGEN ESEL

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



Rad & Sport Kiesl GmbH

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



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





Im 7. Radhimmel

**Beim Bike Festival gilt:
Alles was Räder hat, fliegt!**

Was wäre Wien ohne das „Bike Festival“? Zum Glück ist diese Frage akademisch-theoretisch, denn am 28. und 29. März gibt sich die Radwelt auf dem Wiener Rathausplatz ihr jährliches Frühlings-Stelldichein: Neben den aktuellsten Bike-Trends gibt es Testmöglichkeiten und die längst legendären Jump-, Stunt- und Trickbikeshows.

Und natürlich die traditionelle, heuer 15., „RADpaRADE“: Am Sonntag radeln ab 12 Uhr Tausende gemeinsam um den Ring.

bikefestival.at
radparade.at

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
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 Stadtmobiliar 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
dieradstation.cc



Radverleih Donauinsel

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



Fahrradbotendienste

Hermes Fahrradbotendienst
Zirkusgasse 36
1020 Wien
Tel.: 01/317 68 69
hermes.at



Diverses

Lease a Bike Österreich GmbH

Rauf auf's Radl – die
Spezialistinnen für
Dienststrad-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
JOBRAD

CAP-Kindersicherheit GmbH

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



Trieb – Dein Schuhmacher

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



Spin - CashLine

Kassensystem - verlässlich,
stabil und mobil
Hellbrunner Straße 11a
5020 Salzburg
Tel.: 0662/450846
sales@cashline.at
cashline.at



BIKELEASING.AT

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



Adieu, Stellplatz-Muss

Richtungsweisend: Innsbruck übernimmt eine Radlobbyforderung, die leistbares Wohnen und nachhaltige Mobilität vereint.



Muss der Bauträger keine (Tief-)Garage bauen, bleiben Geld und Gestaltungsspielraum für nachhaltige Mobilitätsförderung.

ANALYSE: Mathias Schweighofer

Innsbruck ist teuer. Nirgendwo in Österreich kostet Wohnraum mehr. Was in der Diskussion um die Ursachen oft übersehen wurde: Ein zentraler Wohn-Kostentreiber steckt im Untergrund. Und konnte nun, nicht zuletzt auf Forderung der Radlobby Tirol, eliminiert werden: Seit dem 1. Februar schreibt die Innsbrucker Bauordnung nicht mehr verpflichtend automatisch die Errichtung von einem Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit vor.

Parkplatz dabei? Auto folgt ...

Diese galt bisher alternativlos – losgelöst vom Autobesitz der späteren Bewohnerinnen oder Bewohner. Sie verteuerte den Wohnbau – und steuerte unbewusst auch das Mobilitätsdenken: Der ohnehin bezahlte Stellplatz macht dann den Autokauf „logisch“. Innsbrucks Stadtregierung erkannte nun, was die Radlobby schon lange kritisierte – und vollzog mit der neuen Kfz-Stellplatzrichtlinie einen Paradigmenwechsel.

Denn was bisher als selbstverständlich galt, lässt sich auch in Zahlen darstellen: Ein einziger Tiefgaragenplatz verursacht Bau-Mehrkosten bis zu 40.000 Euro. Autolose Haushalte belastet das ungerechtfertigt. Und bei größeren Wohneinheiten wurde gern mehr als ein Stellplatz vorgeschrieben.

Die neue Richtlinie eröffnet neue Optionen: Im Bauverfahren werden

Ein Stellplatz verursacht Mehrkosten bis zu 40.000 €. Autolose Haushalte belastet das ungerechtfertigt.

nun die Einbindung ins bestehende Mobilitätsnetz und die öffentliche Verkehrsanbindung berücksichtigt. Rad, Bus- und Bahnanbindung können sich auf die Zahl der zu errichtenden Stellplätze auswirken. Das entspricht auch zeitgemäßen urbanen Mobilitätsbedürfnissen. Darüberhinaus wächst so das Interesse von Wohnbauträgern an nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur: Weniger Pflicht-Stellplätze lassen Raum und Budget für hochwertige Fahrradabstellanlagen, E-Bike-Ladestationen und gute Anbindungen an das Radwegenetz. Das wiederum stärkt die Akzeptanz des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel.

Ein zentraler Baustein der neuen Richtlinie sind daher Mobilitätskonzepte von Wohnbauträgern. Auf Basis der Tiroler Bauordnung können Bauträger ihren Stellplatzbedarf reduzieren, wenn sie langfristig wirksame Maßnahmen umsetzen – etwa Cargo-Bike-Angebote. Auch das trägt dazu bei, den Autobestand zu reduzieren.

Bemerkenswert war auch der politische Weg zur neuen Richtlinie: Die Umsetzung war wider Erwarten weder mühsam noch konfliktbelastet, sondern ist das Ergebnis eines offenen und konsensualen Umdenkens innerhalb der Innsbrucker Stadtplanung, die hier nicht nur ihren Auftrag, fortschrittlich zu denken und wegweisend zu agieren umsetzt, sondern auch mit klaren Kriterien, nachvollziehbarer Argumentation und nachweisbaren Beispielen die Grundlage für Planungssicherheit schafft.

Radlobby lobt Stadtplanung

Aus Sicht der Radlobby Tirol präsentiert sich die Behörde hier als Ermöglicherin von sozial und ökologisch zeitgemäßer Stadtentwicklung.

Der Innsbrucker Weg reiht sich in eine Entwicklung ein, die auch in anderen Städten, etwa Salzburg oder Wien, bereits Früchte trägt: Auch dort wird längst der Beweis erbracht, dass die Mobilitätswende im Wohnbau kein theoretisches Konzept, sondern praktisch umsetzbar ist.

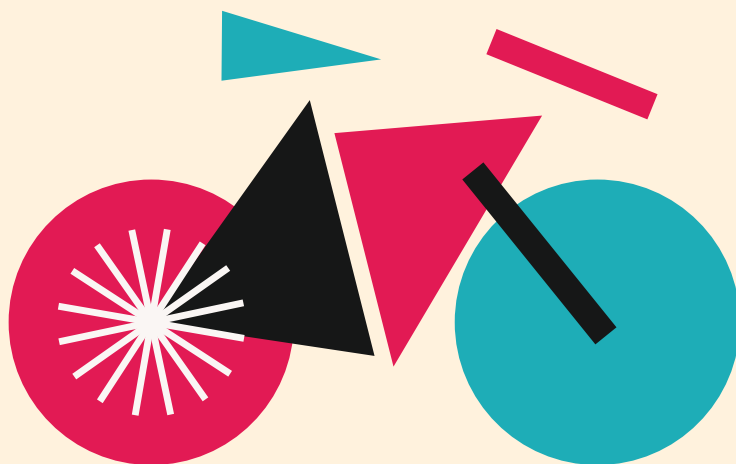
Für Radlobby-Initiativen und engagierte Akteurinnen und Akteure in anderen Gemeinden kann diese Richtlinie daher auch zur Motivation dienen: Die rechtlichen Spielräume bestehen vielerorts bereits. Entscheidend ist, sie einzufordern und politisch zu verankern.

28. —
29. MÄRZ



EINTRITT
FREI

09 —
18 UHR



— wien —

BIKE FESTIVAL

rathausplatz



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



FALTER



BOSCH

ePowered

www.bikefestival.at





SAMSTAG
ist wieder
DAMENTAG auf den
Dirt-Battle-Rampen!
Wir freuen uns
auf die besten
Freestylerinnen
Europas!



Bike Festival Wien!

Am 28./29. März ist es wieder soweit! Radhausplatz rules!
Gemeinsam feiern wir mitten in Wien DAS große Fest des Radfahrens.
Ein buntes Kaleidoskop all dessen, was Radfahren ausmacht, nämlich
in dieser großartigen und bunten Vielfalt. Freuen wir uns auf die
Fahrrad-PopUp-Area mit wirklich witzigen Einlagen, lustigen Shows
und spannenden Workshops!

Alles andere ist sowieso primär: Dirt-Battle & Kids Bike Trophy,
E-Bike-Test & E-MTB-Arena, Fahrradmesse & Rad-Flohmarkt,
Radlobby & Wien, du & ich, wir & ihr!



www.bikefestival.at

Highlights 2026



Dirt-Battle Vienna

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



E-Bike-Testparcours

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

E-MTB-Arena

Test, Show und Workshops mit den neuesten E-MTBs. E-Bike-Weltmeisterin Anna Spielmann wird uns zeigen, wie's geht.

Kids Bike Trophy

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

Fahrrad-Kinderwelt

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



Große Fahrradmesse

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

Fahrrad Wien

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

Falter Fahrrad-Flohmarkt

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

Fahrrad-Selbsthilfe-Workshop

Fahrrad-Selbsthilfe-Workshop am Stand der Freien Radwerkstätten Wiens

Fahrrad-Schmuck

Jede Menge Schmuck aus alten Fahrradteilen, neue Anbieter!



Highlights 2026



Fahrrad-PopUp-Area

Ein buntes Kaleidoskop an Fahrrad-Spaß gibt es wieder in unserer PopUp-Area gleich hinter dem Radlobby-Zelt

Bikerina

Bikerina erstmals in Wien – Einrad-Zirkus at it's best!



Kunstrad-Show

Kunstrad-Show von Lorena Schneider, der Radsportlerin des Jahres 2025

Radblumen

Weltweit einzigartig: Radblumen auf den Asphalt gemalt vom Publikumsliebbling Erich Schaber

Brompton Faltrad-Challenge

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



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



WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

E-Schaltung für Alltagsbikes?

Im Rennrad- und Mountainbikebereich sind sie schon Standard. Wer aber weiß, wie technische Innovationen sich ausbreiten, kann den nächsten Schritt vorhersagen: Elektronische Schaltungen werden auch Alltagsräder erreichen. Nur: Macht das überhaupt Sinn?

SCHALTAUGE: Tom Rottenberg

Für Valentin Eisendle war es ein „First“ – und er war positiv überrascht: „Das ist ja fast wie ein Computerspiel! Ein Knopfdruck – und die Kette sitzt. Nix schleift. Nachjustieren entfällt. Und die Elektronik weiß, wann es Sinn macht, vorne das Kettenblatt zu wechseln: cool.“ Freilich, setzte der Kommunikations-Chef der „Radlobby Österreich“ fort, bringe ihn das bei allem Komfort zu einem nicht unwesentlichen „Aber“: „Brauche ich wirklich auch im Alltag eine elektronische Schaltung?“

Eisendles Frage hat eine Vorgeschichte: Das US-Radkomponenten-Label „Sram“ hat im Herbst ein neues drahtloses Schaltungssystem auf den Markt gebracht – im Einsteiger-Segment, bei Sram ist das die „Apex“-Familie. Die Einsteiger-Hardware, zeigte sich am Testrad für den DRAHTESEL, funktioniert und überzeugt. Und: Sie ist kostengünstiger und weniger überzüchtet als Spitzenmodelle.

Das macht Sinn: Zielgruppe sind ja Normalverdienende, die sich leistbare Features wünschen, die im überteuerten High-End-Bereich längst Standard sind: Im Radsport schaltet die Elite ja längst nicht mehr per Kabelzug.

Schnell, präzise, wartungsarm ...

Elektronische Schaltungen sind präziser und schneller. Schleift die Kette nie, fährt man schneller und panensicherer. Teile die nicht da sind, muss man nicht warten. Dreck und Nässe sind egal. Die Elektronik errechnet, welche Gangblatt-Kombinationen redundant sind – optimiert und dokumentiert den Kettenblatt-Wechsel. Die Analyse und der Vergleich mit den Fahrt-Daten Anderer macht Radfahren effizienter. Leere Akkus sind kaum je Thema: App und Radcomputer warnen.



Präzises, schnelles Schalten ohne Kabel & Züge: Elektronisches Schalten ist cool – aber nicht billig.

Der Haken? Der Premium-Nachrüstsets gibt es kaum unter 1.400 Euro.

Für Hersteller ist Breite wirtschaftlich relevant und im Hobbysport schaut man aufs Geld: Srams elektronische E-Apex findet, wer selbst schraubt und schlaucht, ab 800 Euro. China-Klone gibt es online günstiger, aber ohne Garantie, Service oder Ersatzteile.

... aber ist das im Alltag echt nötig?

Der größte Markt wären aber Jedermanns-Radlerinnen und -Radler. „Normalos“, auf guten Bio-, Lasten- oder E-Bikes. Macht da die elektronische Schaltung neben Spaß auch Sinn? Die Antwort ist ein klares „Jein“: Weil es drauf ankommt, wo die Prioritäten

liegen – und wieviel mehr man dafür zu zahlen bereit ist.

Die Industrie lege den Fokus klar auf „kabellos-elektrisch“, sagt Martin Ganglberger, der Technikexperte der Bikeplattform bikeboard.at: „Es ist nur eine Frage der Zeit, bis das im Alltag im Premiumsegment Standard ist.“

Auch weil, erklärt Josh Hayes, der Chefmechaniker der Wiener „Veletage“, „so eine Schaltung einfach eingebaut ist: zwei Knöpfe – fertig. Es gibt keine Kabel, die ich durch den Rahmen fädeln muss, bei denen ich vorher nie sagen kann, ob das eine halbe oder zwei Stunden dauern wird.“

Das Testrad wurde von Sram für den Testzeitraum zur Verfügung gestellt.

Frische Luft

Eine große daheim, eine kleine am Rahmen: so war das immer schon. Doch die kleine Rahmenpumpe wird immer öfter von elektrischen Hosentaschenformat-Pumpen ersetzt. und einige sind richtig gut.

TEXT & FOTOS: Tom Rottenberg

EXPERTISE: Die Mechaniker von „2rad Dorfinger“

Der Rennradler am Straßenrand staunte: „Die Dinger gibts wirklich? Ich kenne sie bisher nur aus Instagram-Werbespots – und denen misstrau’ ich.“ Zwei Minuten später war er bekehrt: „Wow, so hart hätte ich den Reifen per Hand nie bekommen!“ Am liebsten, sah man dem Mann an, hätte er das Teil behalten. Doch es gehörte – ganz klar – der Rad-Samariterin, die ihn gerettet hatte, als er – verzweifelnd – versucht hatte, mit seiner Rahmenpumpe das nach einer Panne reparierte Vorderrad mehr als provisorisch aufzupumpen: „Vielleicht geht’s so besser“, hatte sie gesagt – und lässt in ihre Trikottasche gegriffen.

Der Quader in ihrer Hand war halb so groß wie ein Zigarettenspackerl. Steckte in einer Silikonhülle – und hatte eine ringförmige Erhebung. Die Frau fragte, „wieviel Druck willst du?“, schob die Ring-Öffnung aufs Ventil – und drückte auf einen Knopf. Eineinhalb Minuten später schaltete sich der

*Die Tipps der Profis:
„Alle Pumpen funktionieren, wir raten aber zu Geräten mit Display.“*

kleine Kompressor automatisch ab: Das Display zeigte, dass die – vorher eingestellten – 6,5 Bar erreicht waren. „Vorsicht, das Ventil ist brennheiß!“, warnte die Helferin. Sie steckte die Pumpe ein und verschwand bald am Horizont.

Wer in der „Pampa“ je eine Reifenpanne hatte, weiß: Das wahre Problem ist da oft weniger das Wechseln (oder Flicken) eines Schlauches, als das Wiederaufpumpen. Denn viele mobile, leichte Rahmenpumpen sind schlicht unbrauchbar. Je kleiner, leichter und kompakter die Pumpe und je praller oder voluminöser der Reifen, umso eher wird es mühsam. Ausnahmen gibt es, aber ihr Handling ist, speziell wenn der Reifen knackig-hart werden soll, dennoch oft „tricky“.

CO₂-Kartuschen? Sondermüll!

Plan B ist auch nicht zufriedenstellend: Ja, mit CO₂-Kartuschen bekommt man jeden Reifen auf Granithärte (oder zum Platzen). Doch die handlichen kleinen Druckbehälter sind das Gegenteil von nachhaltig: Sie sind Einweg-Sondermüll. Einmal „angestochen“ lässt sich der Zylinder nicht wieder verschließen – egal, wie (halb)voll er noch ist. Dosieren? Ein Glücksspiel. Und Ventilaufsätze mit Druckanzeige sind rar, klobig und groß.

Kein Wunder, dass immer mehr Radfahrende zu kleinen und handlichen Elektropumpen greifen, die in Trikot-, Hosen- oder Werkzeugtasche passen – und seit gut einem Jahr alle Social-Media-Kanäle fluten. Geladen werden sie via USB-Kabel. Anbieter gibt es etliche, doch die meist aus China stammenden Geräte sehen einander trotz unterschiedlicher Namen frappant ähnlich. Sie funktionieren auch gleich. Jeder



Vier Tester, vier Pumpen, eine Kartusche und eine Werkstatt: Mario Braun, Christian Dorfinger, Christian Klima und Konstantinos Bouzas.



Hersteller hat zumindest ein kleines Modell ohne und ein etwas größeres mit Display im Programm: Display-Modelle können Druck messen und schalten, ist der Ziel-Druck erreicht, automatisch ab.

Wie oft man wie viele Reifen mit einer Batterieladung wie hart bekommt? Das hängt nicht nur vom Gerät, sondern auch von Reifendruck und -dimensionen ab. Weniger als drei volle Rennradreifen-Füllungen sind aber unwahrscheinlich. So gut wie alle Geräte kommen mit einem kurzen Schlauch, um Auto- („Shrader“-), klassische („Dunlop“-) oder Renn- („Presta“-) Ventile anzustecken. Oft liegen auch Adapter für Bälle und Luftmatratzen bei. Die neue Norm („Schwalbe Click Valve“) lässt sich meist nachrüsten.

So praktisch E-Pumpen sind, raten die Mechaniker des Floridsdorfer Rad-

„Und Vorsicht wegen der Hitze: Nicht nur die Finger, auch manche Ventile mögen das gar nicht.“

Hauses Dorfinger doch, ein paar Details zu beachten. Erstens: Die Dinger sind laut – und werden heiß. Die Kautschukhülle, die vielen Pumpen beiliegt, schützt das Gerät vor Feuchtigkeit – und die Finger vor Verbrennungen.

Nichts Kantiges direkt am Körper!

Zweitens: Wer PTU-Schläuche fährt, sollte den Adapterschlauch verwenden: Alu-Ventile könnten schmelzen.

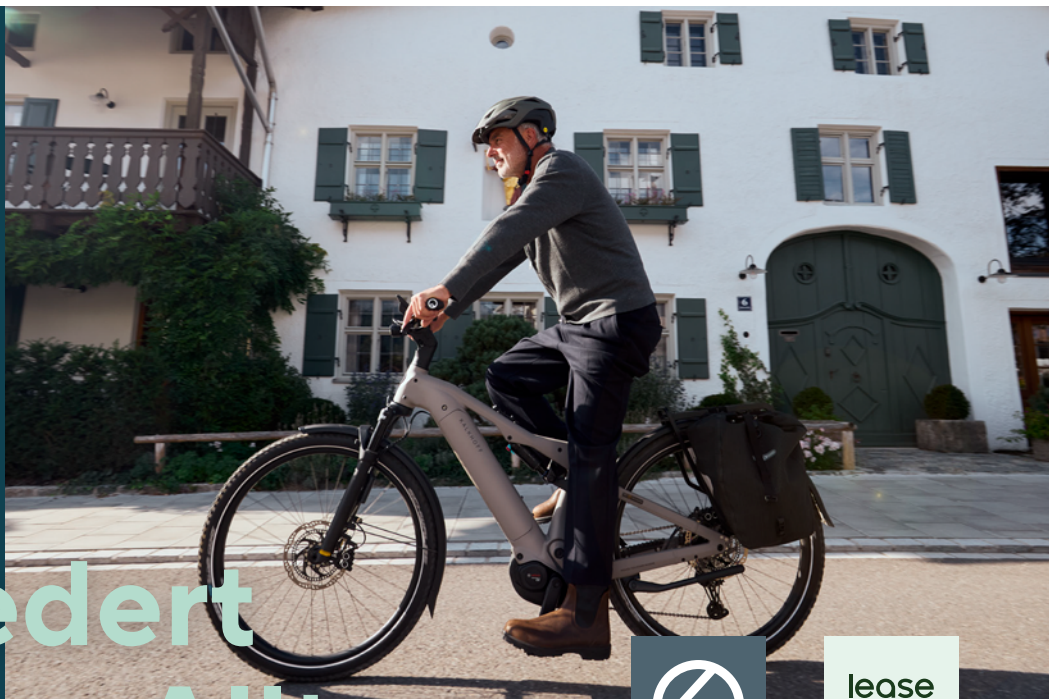
Drittens: Die Pumpen gehören in Sattel- oder andere Taschen: Am Rücken oder am Oberschenkel kann das kantige Ding Verletzungen verursachen.

Und: Wer der Batterie-Ausdauer nicht traut, nimmt eine kleine Handpumpe mit, pumpt damit vor – und verwendet fürs präzise „Finish“ einen Kompressor mit Display.

Anzeige

 KALKHOFF

Vollgefedert durch den Alltag.



lease
a bike

Dein E-Bike. Für jeden Tag.

Besuche uns an unserem gemeinsamen
Stand beim BIKEFESTIVAL:
Kalkhoff | Lease a Bike: 72 - 74



CO₂-Patronen, verschiedene Hersteller

Praktisch, aber Einweg-Sondermüll

Keine Frage: Reifen mit einer CO₂-Patrone aufzupumpen, ist bequem und schnell. Patronen samt Adapter, ansetzen – und „pffft“. Der Haken: Die Dinger sind, einmal angestochen, verbraucht – die Kapseln Sondermüll. Und: Wer mit dem Flieger verreist darf auch im deklarierten Sportgepäck maximal zwei mitnehmen.

Fachhandel, ab 3,00 €



Cycplus AS 2 Tiny

Das Einsteigergerät

Klein und superleicht (97 Gramm – weniger als zwei CO₂-Kartuschen und eine Kleinst-Handpumpe mit Adapter): die „Tiny“ des 2014 gegründeten China-Labels Cycplus definiert die Mindestanforderung an eine E-Pumpe. Sie funktioniert, wer Druck messen oder exakt aufpumpen will, wird das eingesparte Display aber bald vermissen.

cycplus.com, ab 74,93 €



Silca Electrico Micro

Solide und verlässlich

Auch Silcas „Micro“ verzichtet aus Gewichts- und Platzgründen auf ein Display – auch hier gibt es die „große Schwester“ mit Anzeige. Aber 111 Gramm (Micro), kompaktes Trikottaschenformat, solide Verbauung und rasche Ladezeit (25 Minuten) für den Saft für mindestens drei pralle Straßen-Rennrad-Reifen und Auto-Stop bei 72 PSI sind durchaus Assets.

Veiletage, 139 €



Rockbros AS 1 Pro

Wieviel darf oder soll denn rein?

Druckanzeige und Voreinstellen-Können des Zieldruckes sind, einmal ausprobiert, Gamechanger. Für 120 PSI (8 bar) braucht die Pumpe zwischen 50 und 170 Sekunden. Das primär online aktive China-Label punktet beim Preis: Support, Garantie und Service sind bei solchen Anbietern Glückssache. Nicht viel, aber doch größer als displaylose Geräte.

rockbros.de, 81,99 €



Topeak E-Booster Digital

Ventilwechsel – und mehr „Bumms“

Sechs Reifen schafft das Kraftpaket laut Hersteller. Überprüfbar waren satte Verarbeitung – und geringere Lärmentwicklung. Plus: Man kann am Gerät zwischen Schrader- und Prestaventilen umschalten, das schlägt sich aber in Größe und Gewicht (162 g) nieder. Heiß werden alle – explizit zum Griff zum (beiliegenden) Verlängerungsschlauch rät aber nur Topeak.

topeak.com, 99,95 €

Radfahren stärken!



Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

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

**Jetzt Mitglied
für 2026
werden!**



Versicherungspaket

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



Radlobby-Rabatt

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



Interessensvertretung

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

DRAHTESEL-Abo

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



Einzel-Mitgliedschaft

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



Studierende

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



Haushalts-Mitgliedschaft

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

Mitglied werden zahlt sich aus!

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

A

SKS-Radpumpe

Die neue INJEX DIGI-Pumpe ist mit einem digitalen, gut ablesbaren Manometer ausgestattet. Das ermöglicht unterwegs präzise Druckmessungen. Der um 60 Grad abgewinkelte T-Griff liegt gut in der Hand, die zuschaltbare Teleskop-Funktion sorgt für mehr Volumen pro Hub und erhöht gleichzeitig den maximal erreichbaren Druck.

Gesehen
online und im Fachhandel
44 €
sks-germany.com

B

bikeline Radkarte Bodensee

Die wetter- und reißfeste Bodensee-Karte im optimalen Maßstab 1:75.000 zeigt ein dichtes Netz an Radwegen und Radrouten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Verlässliche Angaben zu Straßenbelag, Verkehrsbelastung, Entfernungen und Steigungen erleichtern die Routenplanung.

Gesehen
im Radlobby ARGUS Shop
Frankenbergg. 11
1040 Wien
10 €
esterbauer.com

C

Thule

Thules neues InLock-System bietet eine schnelle, sichere und klapperfreie Methode, Thule-Fahrradtaschen an nahezu jedem Gepäckträger zu befestigen. Einfach die Stoffrückwand einer InLock-kompatiblen Tasche über den Rohrrahmen schieben und mit dem Daumen in die Verriegelung einklicken.

Gesehen
online und im Fachhandel
29,95 €
thule.com

Das Schaufenster entsteht in Kooperation mit Herstellern und Fahrradgeschäften.

NEU AM MARKT

Das DRAHTESEL Schaufenster



E

C



D



A



B



F

D

Virvolt

stellt einen lokal produzierten französischen Mittelmotor vor, der herkömmliche Fahrräder in E-Bikes verwandelt. Der Motor selbst wiegt weniger als 3 kg und hat ein Drehmoment von 80 Nm. Dieser und das gesamte Nachbau-Kit wiegt je nach Ausführung dann zwischen 4,8 und 6 kg.

Gesehen bei
Radbande
1020 Wien, Ilgplatz 2/1
ab 1.200 € excl. Montage
radbande.at

E

Riese & Müller

Das E-Bike Modell Charger5 von Riese & Müller eignet sich ideal für sportliche Fahrten, komfortable Touren oder die tägliche Pendelstrecke – Premiumverarbeitung inklusive. Hohe Rahmenstabilität und ein ausgewogenes Fahrwerk sorgen für Wendigkeit und einen sicheren, sattem Geradeauslauf. Serienmäßig ist der RX-Chip integriert, der GPS-Ortung, Tourdaten und Diebstahlschutz bietet.

Gesehen
Im Fachhandel
ab 4.839 €
r-m.de/charger5

F

Hover Air X1 Pro & ProMax

„Pics – or it did not happen!“ Wo vor ein oder zwei Jahren noch die Actioncam oder das Handy genüßten, muss heute die Drohne ran. Hoverairs X1 passt (zusammengeklappt) sogar in die Trikottasche, darf ohne „Drohnenführerschein“ (aber angemeldet und versichert) geflogen werden – und filmt, (deppensicher!) spektakulär in HD. Aber obacht: der „kleinen“, günstigeren „Pro“ fahren schnelle Radgruppen bergab dann eventuell davon.

Pro 549 €, ProMax 759 €
hoverair.com



burgenland
die sonnenseite österreichs

WELLEN- REITEN IM WALD.



LOSRADELN
AM 21.03., AB 10.00 UHR



Ein unvergesslicher Saisonauftakt! In Lockenhaus und Rechnitz erwartet euch am Geschriebenstein pures Mountainbike-Feeling mit dynamischen Lines, flowigen Jumps und maximalem Fahrspaß – inklusive kostenloser Trail-Nutzung und gratis Bike-Shuttle. On top: brandneuer Genuss-Hotspot direkt am Badestausee, Kids-Challenge und die neuesten Bikes zum Testen.

Mehr auf trails.burgenland.info



Drei Länder, zwei Räder, ein Fluss

Drei Familienabenteuer-Radrouten am Alpenrhein:
Die schönsten Etappen des EuroVelo 15.



Dreimal Rheintal zum
Genussradfahren – und das absolut
kinder- und familientauglich

TEXT: Günther Hilbe

Das Vorarlberger Rheintal bietet für Familien die ideale Kulisse, um den EuroVelo 15 (EV15) spielerisch zu entdecken. Flache, bestens ausgebaute Wege sind perfekt für Kinderanhänger und kleine Kinderfahrräder geeignet. Dank zahlreicher Brücken zwischen Österreich, der Schweiz und Liechtenstein wird das „Grenzhüpfen“ zum großen Abenteuer. Drei Rundtouren versprechen hier unvergessliche Erlebnisse:

Die „Drei-Länder-Brücken-Tour“ (33 km) startet in Meiningen direkt in Richtung der Schweizer Berge. Über den Rhein geht es nach Oberriet (CH) und auf dem Damm südwärts bis Bendern (FL). Nach dem Wechsel auf die liechtensteinische Seite führt die Route über Nendeln nach Mauren. Dort lädt das Vogelparadies Birka zu einer Rast ein, bevor die Fahrt zurück Richtung Feldkirch und Meiningen endet.

Die „Tour der Zeitgeschichte“ (36 km) verbindet Natur mit tiefergehender Historie. Von Meiningen radeln Familien flussabwärts nach Lustenau. Die Strecke thematisiert Fluchtbewegungen während des Zweiten Weltkriegs. Hörstationen erklären kindgerecht

die Schicksale jüdischer Flüchtlinge. In Lustenau runden das Museum zur Rheinregulierung „Rhein Schauen“ und eine Fahrt mit dem historischen Rheinbau-Bähnle den geschichtlichen Ausflug ab.

Zu guter Letzt führt dann die „Große Delta-Entdeckerrunde“ (28 km) durch das Herz des Naturschutzgebiets. Von Lustenau überquert man die Höchster Brücke und folgt dem EV15 bis zum Bodensee. Am Rohrspitz lockt ein frei zugänglicher Sandstrand zum Baden, während Gasthäuser für Stärkung sorgen. Via Gaißau führt der Weg dann entlang der Alten Rheinschleife auf der Rad-Landesroute 5 zurück nach Lustenau. Ein letzter Sprung ins kühle Nass am Brugger Loch beschließt den Tag.

Diese drei Touren, diese Filetstücke des EuroVelo 15, sind jede für sich sowohl fahrerisch als auch inhaltlich absolut kindgerecht – und verzaubern längst nicht nur Besucherinnen und Besucher des Rheintales: Sie sind auch für „Locals“ jedes Mal aufs Neue schön.

www.vorarlberg.travel/aktivitaet/eurovelo15
ueber-die-grenze.at
eurovelo.at/de/routes/eurovelo-15/



Briefe aus der Ferne Dieses Mal: Ljubljana

In den letzten Jahrzehnten hat sich Ljubljana als Stadt mit viel Grünflächen als eine der größten autofreien Zonen in der EU und als Förderin der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad etabliert: Auf insgesamt 12 Hektar Stadtfläche wurde der motorisierte Verkehr eingeschränkt, Radfahren erlaubt – und der Fußverkehr haben Vorrang.

Die slowenische Hauptstadt mit rund 300.000 Einwohnern und einer Fläche von 163,8 km² verfügt über ein Radwegenetz von mehr als 300 km. Sie ist flach genug, um sich leicht und komfortabel mit dem Fahrrad fortzubewegen.

Als Ljubljana 2022 Gastgeber der Velo-city-Konferenz war, gab es hier bereits gemeinsame Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr und öffentliche Verkehrsmittel. Ljubljana hatte da schon eine erste Fahrradstraße, mehrere Tempo-30-Straßen und eine erste öffentliche Fahrradgarage. Seitdem wurde aber nicht genug getan, um die Qualität des Radwegenetzes zu verbessern – obwohl das Fahrrad angesichts des ineffizienten öffentlichen Nahverkehrs eines der besten und schnellsten Fortbewegungsmittel in dieser Stadt mit täglich 140.000 Pendlerinnen und Pendlern ist.

Die Luftverschmutzung nahm in den letzten Jahren zu. 2025 belegte die Stadt Platz 24 im Copenhagenize Index – 2017 lag Ljubljana da noch auf Platz 8.

Iva Zozolly

Koordinatorin der LKM (Ljubljanska kolesarska mreža, quasi die lokale Radlobby-Schwesterorganisation)

Ljubljana: Die eigentlich gute Rad-Stadt braucht Impulse.



Kommt Urlaubszeit, kommt Rad.

Der Fahrtwind im Gesicht, das gleichmäßige Rollen der Reifen, Landschaft, die vorbeizieht. Radfahren in Niederösterreich heißt, von Moment zu Moment unterwegs zu sein. Gut ausgebaute Wege, kurze Distanzen zwischen den Regionen und flexibel kombinierbare Routen machen das Land zur idealen Sommerdestination auf zwei Rädern – entspannt, genussvoll oder sportlich.

Entlang von Flüssen und Seen

Im Mostviertel und im Alpenvorland folgt das Rad dem Wasser. Der Ybbstalradweg führt von Ybbs an der Donau bis Lunz am See und verläuft zum Teil auf einer ehemaligen Bahntrasse. Von Lunz am See geht es über den Erlaufalradweg zurück nach Pöchlarn, wo der Donauradweg anschließt – durch weite Uferlandschaften und das Weltkulturerbe Wachau. Der Traisental-Radweg ergänzt das Netz und verbindet die Donau mit Weinorten und dem Alpenvorland.

Geschichte und Landschaft

Der Iron Curtain Trail macht im Wald- und Weinviertel die ehemalige Grenze des Eisernen Vorhangs erfahrbar. Rund um Retz öffnen Sternfahrten den Blick auf Weindörfer und Kellergassen. Im Wienerwald verbindet die Klöster Kaiser Künstler Tour kulturgeschichtliche Orte mit abwechslungsreicher Natur.

Über mehrere Regionen hinweg

Wer länger unterwegs sein möchte, findet in Niederösterreich gut abgestimmte Verbindungen. Der EuroVelo 9 verläuft von Nord nach Süd durch Weinviertel, Wienerwald und die Wiener Alpen. Die Wienerwald-Radrunde kombiniert mehrere Regionen in einer Tour, die Kamp-Thaya-March-Route erschließt das nördliche Niederösterreich. Für alle, die noch unbeschwerter unterwegs sein wollen, wird zudem entlang ausgewählter Routen wie dem Donauradweg ein Gepäcktransport angeboten.



Foto: Franziska Consolati

Mountainbiken mit Höhenmetern

In den Wiener Alpen warten fordernde Anstiege, aussichtsreiche Trails und Bikeparks rund um Semmering, Wechsel und Schneeberg. Auch im Wienerwald, in der Wachau und im Mostviertel gibt es ausgewiesene Mountainbike-Strecken für sportliche Touren abseits klassischer Radwege.

Weitere Informationen unter

www.niederoesterreich.at/radfahren



Foto: Jan Ehm



Foto: Gerald Demolsky

Planen Sie ihren Rad- urlaub oder Radtour in Niederösterreich?

Wir helfen gerne weiter:

+43 (0)2742/9000-9000

info@noe.co.at

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

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



NIEDERÖSTERREICH
Einfach erfrischend.



Die Donau, bergab

Es muss nicht immer eine Afrikadurchquerung sein: Auch die 3.300 Kilometer lange Radreise von den Quellen bis zur Mündung der Donau ins Schwarze Meer ist lehrreich, abenteuerlich, fantastisch.

TEXT & FOTOS: Othmar Pruckner



Zum Autor

Othmar Pruckner

ist Journalist, Sach- und Reisebuchautor. Er ist „Alltagsradler“, fährt liebend gern Rennrad und geht ebenso gerne mit dem Gravelbike auf Tour.

Es war ein rabenschwarzer Tag Ende April und der Start verlief nicht ganz nach Plan. Ich wollte nämlich nicht nur von Donau-eschingen, der offiziellen Donauquellstadt, flussabwärts losradeln, sondern von hier auch noch zum Ursprung der Breg, dem längeren der beiden Donau-Quellbäche, vordringen. In der Minute, da ich aufs Rad stieg, begann es zu nieseln. Ich zog Regenjacke und Regenhose über; aus dem feinen Sprühregen wurde alsbald richtiger Niederschlag. Mein Ziel lag nur vierzig Kilometer und rund 400 Höhenmeter entfernt auf 1.078 Meter Seehöhe und hieß „Bregquelle“. Immer wieder glaubte ich, im Westen, dort!, vorne!, einen Silberstreif am Horizont zu sehen. Doch ach, im Gegenteil: In den Regen mischten sich bald nasse, weiße Flocken. Obwohl ich kräftig in die Pedale trat, fror ich. Die Berge des Schwarzwalds, die ich mir vor meiner Abreise noch als sanfte, ja lächerliche Hügel imaginiert hatte, wurden von Minute zu Minute und im Kontrast zu den weißen Flocken noch schwärzer, als sie mir zuletzt schon erschienen waren.

Schnee im Schwarzwald ...

In Furtwangen, keine zehn Kilometer vor meinem großen Ziel, zeigte das Thermometer nur noch ein Grad plus, die Baumwipfel rundum waren weiß angezuckert. Ich flüchtete in ein Café und schälte mich aus den nassen Sachen. Ich zitterte vor Kälte und bette vor Frust.

Der Weg zur mythischen Quelle sollte zuletzt auf einer steilen Waldstraße verlaufen. Dort oben liegt sicher schon Schnee, dachte ich. Ich fröstelte noch immer und entschied mich für: Aufgabe. Setzte mich tapfer aufs Rad und rollte (mit Eisfingern und Eiszeihen) zurück nach Donaueschingen. Dort angekommen zeigten sich prompt erste helle Flecken am Himmel, eine fette Schwarzwälder Kirschtorte tröstete mein geknicktes Ego. Ich würde

Die Fahrt ist unterhalb des „Eisernen Tors“ eine Entdeckungsreise durch das noch immer fremde östliche Europa

wiederkommen, das schwor ich mir – und tat es auch: Fünf Monate nach dem gescheiterten Gipfelsturm präsentierte sich der Schwarzwald im strahlendsten Dunkelgrün. Die Reise zur Quelle der Breg war jetzt eine nette Sonntagnachmittagsspazierfahrt; das Gefühl, endlich am wahren Ursprung der Donau zu stehen, dennoch erhebend.

... und Berge bis zum Schwarzen Meer

Ja, sicher: Auf der Fahrt vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer wartet weder Mont Ventoux noch Timmelsjoch, doch es gibt neben dem Quell-Gipfel noch genug andere Donauberge, die man passieren muss. Im serbischen „Eisernen Tor“ geht's zwangsläufig über einige kleine Pässe, die Tiefblicke ins enge Donautal lohnen den Schweiß allemal. Am bulgarischen Ufer fährt man beständig auf und ab und sammelt so ebenfalls fleißig Höhenmeter. Sogar ganz weit im Osten muss man nochmals klettern. Während sich die Donau schon mächtig breit macht, führt die einzig fahrbare Straße über die „Munti Macinului“ und den Priopcea-Pass. Der weder steil noch hoch, dafür aber quälend lang ist. Der Blick, den man von oben über Dobrudschassteppe und Donauebene hat, entschädigt dann wirklich großzügig für die Mühen des Aufstiegs.

Das Donautal, soviel steht fest, ist nicht erst seit dem legendären Nibelungenzug ein stark frequentierter Verkehrsweg. Man fährt durch großartige



Aufs Wasser!
Die Weltenburger Enge
in Bayern passiert man
per Motorschiff.

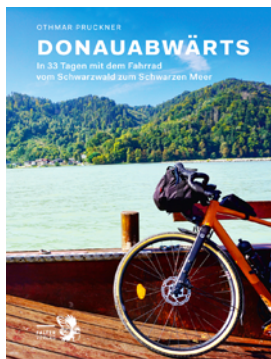


**Das Eiserne Tor
in Serbien:** einst
gefürchtete Engstelle,
heute noch imposante
Naturkulisse

Die Ankunft:
Schwarzmeerstrand
in Sulina



**Die Weite der
Dobrudscha:**
der Priopcea-Pass
und die Macin-Berge



Buchtipp:

Donauabwärts

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

Ein Reise-Lesebuch.

Der „Strom Europas“ wird aktuell porträtiert, die Radreise unterhaltsam wie informativ – Etappe für Etappe – geschildert.

260 Seiten, 170 Fotos, 11 Detailkarten. 33 GPX-Navi-Dateien aller Etappen, Links und sachdienliche Hinweise.

Falter Verlag, Wien, www.falter.at, ISBN 978-3-99166-001-9, 2024, 29,90 €

Städte, man findet zwischen Regensburg und Ruse jede Menge römische Ruinen. Und nicht nur im bulgarischen Vidin erinnern Festungen und Moscheen an die lange türkische Herrschaft.

Die untere Donau: terra incognita

Die Donau fließt unterhalb des Eisernen Tors weit über 1.000 Kilometer durch vielfach unbekanntes Terrain – die Fahrt ist also auch eine Entdeckungsreise durch das noch immer fremde, östliche Europa.

Das ist ja der Mehrwert jeder Radtour: Man lernt dabei auch die Tiefen des Raums, die epischen Weiten, die schnurgeraden Landstraßen kennen, die zwischen „hier heroben“ und „dort unten“ liegen. Rollt auf Uferdämmen, rumpelt durch lichte Auen, schneidet Flussschlingen ab, findet sich in weltabgeschiedenen Dörfern, passiert Naturschutzgebiete ebenso wie alte Industrieagglomerationen und Donauhäfen.

3.300 km

Furtwangen/Donauquelle – Tulcea/Sulina

146 km

längste Etappe (Regensburg – Passau)

100 km

durchschnittliche Tagesleistung

12.500 hm

Gesamte Strecke

8

Berührte Staaten (D, A, SK, H, CRO, SRB, BG, ROM)

6

Tage mit Regen

Anzeige





Donaufinisher

auf geht's - let's do it!

Geführte Radreisen entlang der Donau...

IN 4 JAHREN ENTLANG DER GANZEN DONAU

Jahr	Strecke
2028	Donauessingen – Regensburg
2026	Regensburg – Passau – Linz
2026	Linz – Wien
27–28	Donauknie – Budapest – Mohács
2029	Osijek – Belgrad – Eisernes Tor
2026	Vidin – Ruse
2027	Giurgiu – Tulcea – Donaudelta





Kettenbrücke - Budapest



Eisernes Tor - Serbien / Rumänien



Donaudelta - Schwarzes Meer

ELITE TOURS

1010 Wien - Operngasse 4

www.elitetours.at

Jetzt buchen und losradeln...



Tour & Reise

1

Sturz (harmlos, im Schrittempo)

0

Reifenpannen

7

Tage Rückreise mit Donaukreuzfahrtschiff „MS Nestroy“

2

verwendete Räder

1. Haibike Crosser:

Wien – Sulina, Mai/Juni 2022
und Donaueschingen – Wien,
April 2023.

2. Focus Gravel:

Donaueschingen-Bregquelle.
Div. Fotofahrten Österreich,
September 2023

Unterwegs mit Roll- und Motorfähren

Abwechslung gibt es allerorts genug. Schon in der bayrischen „Weltenburger Enge“ muss man kurz aufs Schiff – das Steilufer bietet nicht einmal Platz für einen Radweg. Mit in die Jahre gekommenen Roll- und Motorfähren wechselt man in Österreich, in Ungarn, Serbien und Bulgarien des Öfteren das Ufer; die letzten sieben Kilometer bis zur Mündungsstadt Sulina sind ohnedies nur mehr per Fährschiff zu bewältigen. Die Wasserwelt des Donaudeltas ist – welch ein Glück! – bis heute straßenfrei.

Großes Finale im Donaudelta

Auf siebenzig Kilometern des Unterlaufs bildet der Strom die Grenze zwischen Rumänien und der Ukraine. Am andern Ufer ist Krieg; Dieser Gedanke begleitet mich am letzten Tag bis zur Ankunft in der Deltastadt Tulcea. Endgültiges Ziel aber ist Sulina, die offizielle Donau-Mündungsstadt. Hier befindet sich der „Stromkilometer Null“, ein

unverbauter Schwarzmeerstrand und ein Stadthafen, von dem Touristenboote die allerletzten Kilometer stromabwärts fahren, bis dorthin, wo sich die Donau endgültig mit dem Schwarzen Meer vermählt. – Schon draußen am offenen Meer, im Rücken des großen Leuchtturms, stellt der Bootsführer für einige Minuten den Motor ab. Ich bin in diesem Augenblick, ich gebe es zu, überwältigt und den Tränen nahe. Welch ein Moment.

Viel zu früh heult der Motor wieder auf. Ab jetzt geht's westwärts. Stromaufwärts. Die Heimreise wird allerdings etwas weniger anstrengend verlaufen: Im rumänischen Braila stelle ich mein Rad auf die „MS Nestroy“ und beziehe für die nächsten sieben Tage meine Luxuskreuzfahrtskabine.

Leinen los und Schiff ahoi!

Anmerkung: Die Reise Wien-Sulina erfolgte 2022, die Fahrt von Donaueschingen nach Wien 2023.

Anzeige

Auf zwei Rädern durch Polen So schön so nah

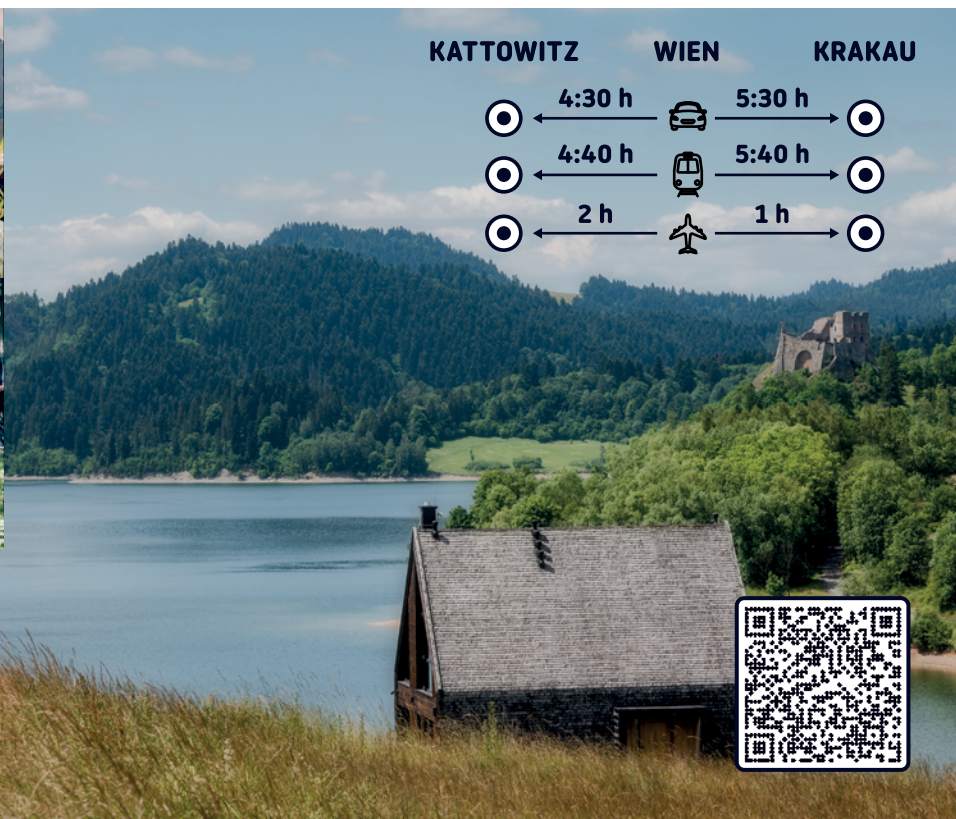


POLISH
TOURISM
ORGANISATION

MAŁOPOLSKA



Enduro-,
Schotter-,
Velo- und
Familienrouten



KATTOWITZ	WIEN	KRAKAU
⦿	4:30 h	⦿
⦿	4:40 h	⦿
⦿	2 h	⦿
	5:30 h	
	5:40 h	
	1 h	



Das globale Stadtrad

Sie sind günstig und funktional – und mittlerweile fast auf der ganzen Welt angekommen: City-Leihräder. Bei Städtetrips sind sie die perfekte Wahl, zeigt der Test in Straßburg, Hamburg und Utrecht.

Die smarteste Art, fremde Städte hautnah und authentisch zu erleben: auf einem City-Leihrad.



PROBEFAHRTEN & FOTOS: Isabel Westenberger & Rene Niederhuber

Eine neue Stadt zu erleben bedeutet nicht nur vom Eiffelturm zu blicken oder über den Ku'damm zu spazieren. Es bedeutet nicht nur, eine Crêpe Suzette oder Currywurst zu probieren. Es bedeutet, die Stadt mit allen Sinnen wahrzunehmen, die Stadt zu sehen, zu hören und zu riechen. Eine Stadt per Rad zu erkunden, bietet all das – und ist dabei deutlich flexibler als jeder Hop-on-hop-off-Bus.

Zehn Millionen Bikes

Die stimmigste Alternative zur Mitnahme des eigenen Rads sind lokale, kostengünstige Bike-Sharing-Systeme, die es mittlerweile in unzähligen Städten gibt: Laut der „Meddin Bike Sharing World Map“ waren zum Jahresende 2025 exakt 10.028.174 Fahrräder über 2.145 Leihrad-Systeme in rund 1.700 Städten in 92 Ländern verfügbar: Alle zu beschreiben ist da wohl unmöglich.

Exemplarisch zeigen aber die Leihrad-Erfahrungen einer Europa-Inter-rail-Reise nach Hamburg, Utrecht und Straßburg die Eigenheiten oder Besonderheiten dieser schlaun, günstigen und gut funktionierenden Möglichkeit, fremde Städte zu erleben.

Wer sich über die Systeme vorher informiert, ist vor Ort entspannter unterwegs. Nicht nur in puncto Kosten: Mancherorts gibt es – teils automatisch angewandte – Dauer- oder Kombitarife. In manchen Städten ist eine Rad-Rück-

gabe nur exakt an der Abholstation möglich: Bei einem Regenschauer oder einem Mix von Öffi- und Radnutzung zeigen flexiblere Systeme da deutlich ihre Vorteile.

Und nicht jedes System ist tatsächlich für Reisende geeignet: So kann man sich im System der Niederländischen Bahn ausschließlich mit lokaler Adresse und Bankkonto registrieren. Ein „Plan B“ sollte daher schon bei der Unterkunftssuche mitgedacht werden: Viele Hotels bieten Leihräder an, manche sogar kostenlos – nicht nur in den Niederlanden.

Den Flow wirken lassen

Apropos Niederlande: Dort kann Radfahren sehr ungewohnt sein, da die gängigen Leihräder oft nur Rücktrittbremsen haben. Und: Die Radverkehrs-Massen sind schier überwältigend. Darum: Die ersten 15 Minuten betont entspannt angehen – und ein Gefühl für den lokalen „Flow“ entwickeln.

Zum entspannten Fahren trägt zudem bei, Routen am Handy abrufbar zu haben. Über Open-Ear-Kopfhörer hört man die Ansagen, ohne vom Verkehr abgeschnitten zu sein.

Besondere Erlebnisse garantieren geführte Radtouren. Nicht nur, um Geschichte und Geschichten über Reeperbahn, Hafen oder Grachten zu hören, sondern auch, um anzukommen und ein lokales Rad-Gefühl zu entwickeln, bevor man allein losfährt.



Urbaner Leihrad-Trend in 1.700 Städten. Hier: Stationen in New York, Shanghai und Tel Aviv



Balaton 365 –

Wo Rad, Wein und Wellness ein Ganzes bilden

Der Balaton etabliert sich zunehmend als ganzjähriges Reiseziel für Radfahrende – mit professioneller Infrastruktur, hoher Servicequalität und beeindruckender landschaftlicher Vielfalt.

Mit über **1.000 Kilometern ausgeschildertem Radstreckennetz** zählt die Region zu den stärksten Destinationen Mitteleuropas. Der rund **210 Kilometer lange Balaton-Rundweg** führt nahezu durchgehend am Ufer entlang und eignet sich für sportliche Tages-touren ebenso wie für genussorientierte Etappen.

Anspruchsvoller präsentiert sich die KK400-Route – eine rund 400 Kilometer lange **Abenteuertour rund um die Hügellandschaften** des Sees. Besonders Gravel- und Ausdauersportler finden hier abwechslungsreiche, mehrtägige Herausforderungen mit eindrucksvollen Panoramablicken und naturnahen Streckenführungen.

Ein zentrales Qualitätsmerkmal ist das exzellente Leihradangebot im Rahmen von **Balaton Bike Tour**: Rund **1.000 moderne Fahrräder** – E-Bikes ebenso wie klassische Modelle – stehen an zahlreichen Stationen zur Verfügung. Ergänzend sind vielfältige Fahrrad-Accessoires erhältlich, darunter Kinderanhänger oder Transportlösungen für Haustiere. Das System wird durch Servicezentren, Rastplätze, digitale Routenplanung sowie eine stetig wachsende Zahl radfreundlicher Betriebe mit entsprechender Infrastruktur ergänzt.



Neben sportlicher Aktivität punktet die Region mit **Thermalbädern und hochwertigen Wellnessangeboten**, die besonders außerhalb der Hochsaison attraktive Kombinationsmöglichkeiten bieten. Kulinarisch überzeugt der Balaton als eigenständige Weinregion: rund um den See erstrecken sich sechs eigenständige Weinbaugebiete, die für charakterstarke Weine und regionale Spezialitäten stehen.

Auch kulturell setzt die Region starke Akzente: **Veszprém** war gemeinsam mit der Balaton-Region **2023 Europäische Kulturhauptstadt** – ein Impuls, der nachhaltige kulturelle Entwicklungen in der gesamten Region angestoßen hat.

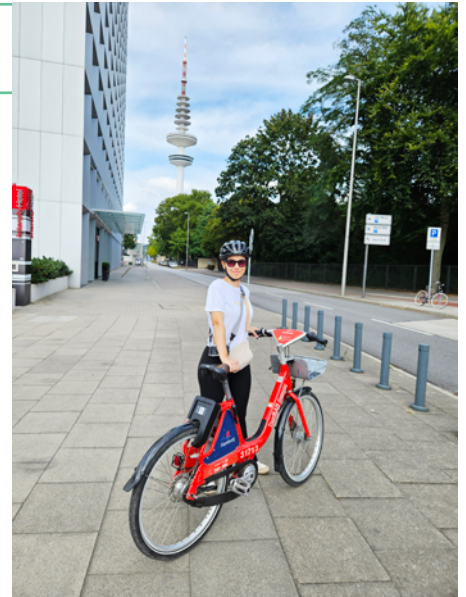
Der Balaton verbindet damit Sport, Natur, Kultur, gehobene Gastronomie und Regeneration zu einem stimmigen, ganzjährigen Gesamterlebnis – professionell organisiert und zugleich authentisch geblieben.

Weitere Informationen:
balatonbike365.hu
visitbalaton365.com



Hamburg *StadtRAD*

Dichte	Innenstadt-Station in 5-10 Min erreichbar; Randbezirke geschätzt 15 Minuten Fußweg aktuell ca. 3.900 Räder und 50 Lastenpedelecs
Fahrradqualität	7-Gang-Schaltung; Bremshebel am Lenker; komfortabel
Fahrradmodelle	Citybikes; E-Lastenpedelecs
Leihsystem	• Per App • Kreditkarte notwendig • Rückgabe an einer der Stationen im Stadtgebiet
Schwächen	• Keine physisch fixierten Plätze pro Rad an den Leihstationen, daher hochfrequentierte Stationen • sehr chaotisch
Stärken	• Hohe Verfügbarkeit besonders bei den Öffi-Stationen • gut sichtbare Stationen und genauer Standort in App
Besonderheiten	• Ab mehrfacher Tages-Nutzung automatisch günstiger Tagestarif • LED-Anzeige für schnelle Sichtbarkeit der Verfügbarkeit
App & Betreiber	StadtRAD Hamburg - stadtrad.hamburg.de
Kosten	• 0,10 Euro pro Minute • 9 Euro am Tag • vorab Reservierung möglich
Fazit	Viele neue Radwege, einige Mehrzweckstreifen, dafür sehr breit. Bauliche Trennung mit Ampelschaltung vermehrt umgesetzt, mehrere Fahrradstraßen vorhanden. Radfahren in Parks teilweise erlaubt. Zur Navigation empfiehlt sich Google Maps (Radwege genau eingezeichnet)



Wer Hamburg erkundet, findet mit Google Maps ziemlich gut zum Ziel.

Strasbourg *Vélhop*

Dichte	39 Stationen 24/7 Selbstbedienung; 1 Station mit Personal/Bedienung
Fahrradqualität	3-7 Gänge; Bremshebel am Lenker; komfortabel
Fahrradmodelle	Citybikes an allen Stationen; Hauptstation: Lastenradvielfalt (mit Rollstuhlmöglichkeit, Familienlastenrad, Cargo, Fahrradtaxi, Plattformrad); E-Bikes; Laufrad; Longtail; Kinderfahrrad; Klapprad; Dreirad; Tandem
Leihsystem	• Per App oder Hauptstandort „Agence“ • Registrierung und Kreditkarte notwendig • Das Rad muss am Abholpunkt retourniert werden
Schwächen	• Rundlaufsystem
Stärken	• Stationen überdacht / wettergeschützt • genauer Standort in der App sichtbar / Koordinaten
Besonderheiten	• Ab mehrfacher Nutzung an einem Tag automatisch günstiger Tagestarif • Hauptstandort mit Bedienung (Öffnungszeiten beachten) • Vielfältige Auswahl an unterschiedlichsten Radmodellen zu fairen Konditionen
App & Betreiber	Vélhop Strasbourg - velhop.strasbourg.eu
Kosten	1,20 Euro pro Stunde 7 Euro pro Tag
Fazit	Gut beschilderte Radwege; Leitung über verkehrsarme Routen, wenn Radweg nicht vorhanden; das Radfahren ist sehr entspannt möglich, durch überdachte Vélhop-Station bekommt man auch bei Regenwetter ein trockenes Rad. Zur Navigation empfiehlt sich Mapy.cz



Wer mehrmals täglich fährt, bekommt in Strasbourg den günstigsten Tarif.

Utrecht *OV-fiets*

Dichte	Stationen per Fuß teilweise 15 Minuten entfernt, nah an ÖPNV-Stationen ca. 1.300 Räder auf 14 Stationen
Fahrradqualität	Keine Schaltung; Rücktrittbremse
Fahrradmodelle	Citybikes
Leihsystem	• Persönliche OV-chipkaart (wiederaufladbare ÖPNV Karte)
Schwächen	• Rundlaufsystem • Registrierung ohne Adresse & Bankkonto in Niederlanden nicht möglich
Stärken	• Hohe Verfügbarkeit besonders bei den ÖPNV-Stationen • meist überdachte Stationen / Fahrradgaragen
Besonderheiten	• Keine Bremse / Schaltung am Lenker; nur Rücktrittbremse
App & Betreiber	OV-fiets – https://www.ns.nl/en/door-to-door/ov-fiets Teil des Bikesharing der Niederländischen Bahn (Nederlandse Spoorwegen)
Kosten	4,80 pro Tag; nach 3 Tagen mit dem gleichen Rad 9,80 Euro pro Tag; max 7 Tage pro Radleihe Rückgabe an anderer Station: 10 Euro
Fazit	Am Anfang ungewohnt und leicht überfordernd durch hohen Radverkehr; nach kurzer Eingewöhnung schwimmt man mit dem Flow mit und kann die guten Radwege genießen! Achtung: Manchmal wird man von Mopeds überholt. Trotz zahlreicher Radabstellmöglichkeiten ist es schwierig, einen freien Platz zum Absperren des Rades zu finden.



So allein wie hier, rollt man in Utrecht selten, man hat den „Flow“ aber rasch heraus

Geführte Stadtradfahrten

hamburg-radtour.de
www.getyourguide.com

Alle Citybike-Leihsysteme

bikesharingworldmap.com

SCHWALBE

JETZT VERFÜGBAR: UNSERE BUTYLSCHLÄUCHE MIT SCHWALBE CLIK VALVE

Get there **SCHWALBE** NO. 19 40/62-584

www.schwalbe.com



MIT DEM RAD ZUR SCHULE

Bestnoten für den Bicibus

Der Bicibus rollt in ganz Österreich: Mittlerweile radeln Kinder in über 25 Initiativen gemeinsam zur Schule (hier: Neusiedl am See). Die Radlobby unterstützt seit Juni 2022 bei Organisation und Umsetzung. Zusätzlich zum Radlobby-Handlungsleitfaden gibt es nun Bicibus-FAQs – damit die Gruppen-Radfahrt zur Schule noch einfacher wird:

bicibus.at

NEU: GESCHÄFTSFÜHRER Gerald Schumer



Im Februar übernahm der Kärntner Gerald Schumer von Irene Stockinger die Geschäftsführung der Radlobby Österreich. Schumer leitet seit langem die Regionalgruppe Klagenfurt und ist im Vorstand der Radlobby Kärnten. Sein Credo: „Ich möchte die Verkehrswende mitgestalten. Die Radlobby soll zu dem Ansprechpartner werden, wenn es ums Alltagsradeln geht.“

RADFahren LERNEN Klasse(n)Kurse

Die klimaaktiv mobil-Radfahrkurse werden auch heuer wieder tausende Kinder aufs Fahrrad bringen. 2025 wurden 2.310 Radfahrkurse durch Radfahrerschulen in ganz Österreich durchgeführt.

41.270 Kinder lernten dabei, gemeinsam mit ihrer ganzen Schulklasse, Spaß am Rad zu haben.

Die Kurse werden von klimaaktiv mobil, der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), finanziert. Informationen und Hilfe beim Buchen für – vor allem, aber nicht nur – interessierte Lehrkräfte gibt es bei

www.klimaaktivmobil-radfahrkurse.at

KIDICAL MASS Freudvoll und bunt

Die fröhlichen Kinder-Fahrraddemos für ein kinderfreundliches Verkehrsumfeld gehen in eine neue Saison: Auch heuer finden ab Mai zahlreiche Ausfahrten in in ganz Österreich statt.

Damit sich Kinder sicher und selbstständig mit dem Fahrrad bewegen können, brauchen sie bessere und sicherere Radwege: Radfahren darf weder für Kinder noch Eltern Dauerstress oder Angst bedeuten. Um dafür ein Zeichen zu setzen, erobert die Kidical Mass mit Freude und Musik die Straßen – und bringt Dinge ins Rollen.

Alle Termine: kidicalmass.at



Neu bei der Radlobby

Elli, 36, Wien,
Kulturwissenschaftlerin



Welches Rad fährst Du?

Ein Marin Gravel Bike mit regenbogenfarbenem Schloss.

Was magst du am Rad?

Ich liebe die Bewegung im Alltag und das Gefühl von Freiheit, wenn einem der Wind um die Ohren braust.

... und was nervt?

SUVs in der Stadt. Rücksichtslosigkeit. Kälte – ich fahre aber trotzdem.

Ein schöner Radmoment?

Wenn unausgesprochene Verbundenheit entsteht. Das gemeinsame Genießen der ersten warmen Tage – aber auch das gemeinsame Augenverdrehen und Seufzen, wenn ein Autofahrer randaliert.

Die beste Investition?

Aufladbare, magnetisch an- und abklippbare Lichter, mein Ortlieb-Rucksack, und das regelmäßige Service beim Radplatz.

Ein besonderes Rad-Erlebnis war ...

... mit dem City Bike im Spätsommer durch Paris zu fahren: Das Licht, die Unbeschwertheit!

Wieso bist du der Radlobby beigetreten?

Weil wir nur mit politischer Organisation das gute Leben für alle erreichen können. Im Bereich der Mobilität heißt das: Einsatz fürs Rad.



Egal auf welchem Rad:
autofreies Berg-Radeln
ist ein Tourismus-Asset
(im Bild: Nora Stehmann
in den Vogesen)

Autofreie Radtage: „In die Berg’ bin i gern ...“

Rund um Österreich haben Touristiker das Potenzial autofreier Rad-Tage auf Berg- und Panoramastraßen längst erkannt. Hierzulande propagiert man das Gegenteil: Fahrräder werden an die Tagesrandzeiten gedrängt.

FAHRPLAN: Tom Rottenberg

Ganz egal, ob man mit Rennrad, E-, Touren- oder sonstigen Biobikes unterwegs ist: Die Lust darauf, Alpenpässe, Panorama- und Bergstraßen mit eigener (oder E-unterstützter) Kraft zu erleben und – auch wenn man unterwegs dann flucht – zu genießen, liegt im Trend. Und das längst nicht mehr nur bei – mittlerweile oft binnen weniger Tage ausgebuchten – Rennen oder beim Bikepacking: Immer mehr „Normalos“ wollen „in die Berg’- und planen Urlaube dementsprechend.

Ein Trend, der nicht alle begeistert

Das hat Folgen: Auf so gut wie allen schönen Bergstraßen gehören Radfahrerinnen und Radfahrer heute zum gewohnten Bild. Manche Pässe gelten geradezu als „must rides“. Doch während Tourismusregionen die Zielgruppe längst erkannt haben und gezielt umgarnen, haben andere oft weniger Freude mit Bikes auf „ihren“ Traumstrecken: Autofahrerinnen und Autofahrer, die ihre Fahrzeuge hier gerne „ausfahren“ würden.

Da man Bergstraßen aber nicht breiter machen kann, finden schlaue Tourismusregionen andere Lösungen.

In Deutschland, Frankreich, Itali-

en und der Schweiz hat man erkannt, dass autofreie Passstraßen touristische „Bringer“ sind – und macht offenes Radeln am Berg zum Tages-Event.

Ein paar – beliebige – Beispiele: Am 9. Mai ist **Bikeday** am Sudelfeld Pass (D), am 23.5. sind dann der **Monte Grappa** ganztägig, am 24.5. der **Campo Moro** und am 30.5. der **Passo San Marco** (alle: I) halbtags autofrei.

Am 6. Juni hört man auf der **Sellaronda** (I) keine Motoren. Tags darauf am **Laghi di Calcano** (I), am 13. am **Col du Grand Colombier** (F) – und am 20.6. ist **Dolomites Bike Day** (I).

Alpe d’Huez: jeden Dienstag autofrei

Im Juli und August gilt in Frankreich am **Col du Grand Colombier** am 11.7. und 8.8. und auf der **Alpe d’Huez** jeden Dienstag halbtägig „bikes only“. Am 12. 9. ist nochmal **Sellaronda Bike Day**, am 19. 9. das Stifiser Joch autofrei.

Österreich? Hier ist von Bike-Bergtagen nichts bekannt. Im Gegenteil: Die Betreiber der Großglockner-Hochalpenstraße sprachen im Vorjahr die „dringende Empfehlung“ aus, nur sehr früh am Morgen (oder am späten Nachmittag) den Glockner zu beradeln: Natürlich zum Schutz der Radfahrenden.

Links, Tipps & „Jours Fixes“

• Reparaturkurse der Radlobby Wien

Neu im Programm: Ein Montagekurs – der Aufbau des eigenen Rades.

radlobby.at/wien/radreparatur-workshops

• Ringvorlesung „Aktive Mobilität“

Von März bis Juni gibt es an der TU Wien wieder einen Vorlesungsbogen zum Thema Aktive Mobilität. Jeden Mittwoch, 18-20 Uhr

tuwien.at

• Eis-Anradeln (nicht nur) für Kinder in Kosterneuburg

Am 28. März gibt es um 13 Uhr eine Gruppen-Sternfahrt zum Eisstand im Aupark. Auch der Drache sowie die Rikscha von „Radeln ohne Alter“ sind dabei.

radlobby.at/noe

• Radeln for Future

Am 3. April geht es ab 17 Uhr beim Future Bike Ride um zukunftsfitte Politik, am 1. Mai folgt traditionellerweise der Gürtel Bike Ride.

radelnforfuture.at

• Rund um die Seen

Wer erleben will, wie schön eine Wörther- oder Atterseeumrundung ohne Autos ist, sollte sich den 26. April freihalten: eine Empfehlung. Wieso beide Termine am gleichen Tag liegen müssen, muss man ja nicht verstehen.

www.woerthersee-autofrei.at

attersee-attergau.salzkammergut.at

• Senior*innen radeln

Am 19. Mai geht es beim Seniors Ride um sicheres Radfahren für alle! Start ist um 15.00 Uhr beim Bahnhof Wien Mitte.

seniorsforfuture.at/seniors-raddemo

• Generalversammlung

Die Radlobby ARGUS Wien lädt alle Mitglieder am 19. Mai, um 18 Uhr, ins Grätzllabor Landstraße. Infos und Tagesordnung:

radlobby.at/argus/gv2026

• In Velo Veritas

Die legendäre Retro-Ausfahrt ist bei ihrer 14. Auflage am 13. und 14. Juni zum zweiten Mal in Korneuburg zu Besuch. Start & Ziel ist die „Alte Werft“.

inveloveritas.at

Drehen wir den Spieß einfach einmal um

Roadbike-Kolumnistin Nora „@unicorncycling“ Stehmann beschreibt den Rollentausch: Wie wäre Rennradfahren für Männer, wenn es als „Frauensport“ etabliert wäre?



Auch wenn immer mehr Frauen Rennrad fahren, werden sie längst noch nicht auf Augenhöhe wahrgenommen.

Ich bin müde. Nicht von einer Ausfahrt – schön wär's. Sondern davon, immer noch über dieses Thema zu schreiben. Oder: schreiben zu müssen. Rennradfahren als Frau. Dabei ist das doch angeblich längst kein Thema mehr. Zumindest, wenn man den Kommentarspalten glaubt.

Also versuchen wir es mit einem Rollentausch. Ich werde Norbert. Norbert lebt in einer Welt, in der der Radsport von Frauen geprägt ist – und Norbert möchte Rennrad fahren. Voller Vorfreude betritt er einen Bike-Shop. Statt fundierter Beratung wird er freundlich, aber bestimmt in eine Ecke verwiesen. Dort stehen zwei XXL-Räder „für Männer“. Mehr habe man nicht. Bestellen? Lohnt sich nicht. Das seien Ladenhüter.

Sitzprobleme? Ganz normal!

Norbert sucht weiter – online. In Facebook-Gruppen wie „Rennradfahren von Männern für Männer“ und auf einschlägigen Blogs findet er Leidensgenossen. Sie berichten von der Schwierigkeit, Räder für ihre langen Oberkörper zu finden. Denn Rennräder seien nun einmal auf Frauenproportionen ausgelegt, mit kurzen Oberrohren. Sitzprobleme? Alltag. Also normal. An männlicher Sitzanatomie werde schließlich erst seit wenigen Jahren ge-

10 km vor dem Ziel endet das Bubenrennen im TV.

forscht. Und überhaupt: Nur vier Prozent der Bikefitter seien Männer.

Es dauert, aber irgendwann findet Norbert endlich ein passendes Rad. In einem der vielen Shops gab es sogar drei Hosen zur Auswahl. Und online auch ein Trikot für gerade, männliche Oberkörper. Stolz fährt Norbert los. Nach ein paar Kilometern hängt plötzlich eine Frau in seinem Windschatten. Kein „Darf ich?“, kein „Stör ich?“. Tempowechsel helfen nichts. Ihre Nase ist verdächtig nah an Norberts Hintern. Natürlich – rein aerodynamisch. Im nächsten Dorf hält Norbert lieber an. In der Nähe anderer Menschen. Sicher ist sicher. Die Frau fährt weiter und murmelt etwas von „unsportlich“.

Was im Dorf schwierig ist und am Straßenrand auch: pinkeln. Das geht nur, wenn Norbert sich bis aufs Unterhemd auszieht. Umständlich. Aber immerhin haben mitdenkende Designerinnen in Stirnband und Helm Öffnungen für Zöpfe, Dreadlocks und lange Haare vorgesehen. Am Kinnriemen sogar eine Bart-Aussparung. Norbert ist glatzköpfig und bartlos.

Zurück zu Hause: Radsport im TV! 10 Kilometer vor dem Ziel wird die Übertragung des Bubenrennens abgebrochen – denn jetzt starten erwachsene Frauen ihre 230-Kilometer-Runde. Kommentiert von zwei Ex-Profis, sachlich, respektvoll, fast immer mit Nachnamen. Nur selten fallen Begriffe wie „Mädels“.

Wenn gerade nichts passiert, darf ein Mann kulinarische Tipps geben und Schlösser aufzählen. In den sozialen Medien beschwerten sich Frauen, warum ihnen dieses Off-Topic-Blabla bei Frauensport zugemutet wird.

Ein Thema, das keines sein sollte

Nach Monaten sucht Norbert eine Trainerin, die familiäre Betreuungspflichten und seinen Zyklus berücksichtigt. Dann meldet er sich zu einem Rennen an.

Und wer je bei so einem Rennen war, weiß: Norbert könnte darüber noch viele Kolumnen schreiben.

Aber eigentlich will er das nicht. Eigentlich wünscht er sich, dass weder er noch ich – also Nora – solche Texte schreiben müssen. Doch damit es irgendwann so weit ist, müssen wir darüber sprechen. Immer wieder. Und gemeinsam alles daran setzen, dass sich endlich etwas ändert.

Watt geht up?

Wer am Rennrad sitzt, redet gern und oft darüber, wie viel Watt er oder sie wann und wo gefahren ist: Damit illustriert man Leistung und Power. Aber: in Bezug worauf eigentlich? Und: Was tritt man eigentlich auf „normalen“ Bikes?



LEISTUNGSTRÄGER: Michael Knoll

Gemeinhin gilt das Fahrrad als die effizienteste Art der Fortbewegung, die der Mensch erfunden hat. In einer Welt, in der gefragt wird, wie man mit möglichst wenig Ressourcen möglichst viel erreicht, ist das Fahrrad, (wenn man die Produktion ausklammert), eher flottes Einhorn als Drahtesel. Beim Radfahren ist die Arbeit, die nötig ist, um voranzukommen, relativ gering.

Woher kommt, wohin geht Energie?

Aber: Was heißt das? Wie viel Arbeit im physikalischen Sinne wird verrichtet? Und wo geht die Arbeit, also die Energie, hin?

Wenn wir von einem ganz normalen Fahrrad ohne E-Antrieb reden, dann ist die Frage, wo die Energie herkommt, simpel zu beantworten: Was wir essen, verwandelt unser Körper in Muskelbewegung und somit Vortrieb. Wie gut der jeweilige Körper das macht, welche Faktoren da mitspielen, füllt nicht bloß Mägen, sondern längst Bibliotheken.

Ein Blick auf die Leistungen der letzten Jahre bei der Tour de France und die Fortschritte, die in Sachen Ernährung gemacht wurden, zeigt, was da alles möglich ist.

Aber wir schweifen ab. Kommen wir zur Kernfrage zurück: Wieviel Leistung braucht es, um ein Fahrrad zu bewegen? Und zwar: in Relation zu anderen Tätigkeiten? Wo geht die Leistung hin? Wie kann ich die Arbeit (im Sinne von: Mühe) möglichst gering halten? Wie kann ich mein Rad optimieren,

um mit weniger Anstrengung durch die Gegend zu radeln? Gehen wir es der Reihe nach an.

Wieviel Leistung?

Möchte man wissen, wieviel Leistung man beim Kurbeln bringt, kann man einen sogenannten „Wattmesser“ nutzen. Der wird entweder an der Kurbel oder den Pedalen montiert, in der Regel auf einem Rennrad. E-Bikes haben heute oft von Haus aus Wattmesser verbaut, schließlich muss die elektronische Intelligenz wissen, wieviel „Bumms“ aus den Beinen kommt, um entsprechend zu unterstützen.

Gemessen wird in Watt. Watt ist die Einheit für Energie pro Zeit. Möchte man schneller fahren, braucht man mehr Watt, möchte man ein Lastenrad, ein schwereres oder einfach nur ein schlecht gewartetes Rad bewegen, auch. Um gemütlich durch die Gegend zu gondeln, braucht es aber gar nicht viel Power: Genau das macht Radfahren ja so super.

Mit 100 oder 120 Watt fährt man mit einem normalen Rad meist etwa zwischen 16 und 18 km/h durch die Gegend – solange sie flach ist. Um 100 Watt Leistung auf dem Fahrrad eine Stunde lang zu treten, brauchen wir rund 150 Kcal an Nahrungsaufnahme. Hätte man eine unendliche Energiequelle am Fahrrad montiert – etwa extrem schnell nachwachsende Pilze nebst der (energielosen) Möglichkeit, sie zuzubereiten, könnte man diese Leistung theoretisch unendlich lang fahren. Oder bis man wirklich nicht mehr sitzen kann.

Selfiemacher Michael Knoll stellt eine Frage: Welche Leistung bringen ganz normale Radfahrerinnen und Radfahrer auf die Straße?

„Wo woa mei Leistung?“ Ist das, was man in die Pedale bringt, auch im Alltag relevant?



Der Toast vom Rad

Zum Vergleich: Ein Wasserkocher hat zwischen 1.000 und 2.000 Watt. Er braucht relativ lang, um Wasser zum Kochen zu bringen. Vom Deutschen Bahnradfahrer Robert Förstermann gibt es ein großartiges Video, in dem er auf einem Ergometer sitzt und versucht, soviel Strom zu erzeugen, um eine Scheibe Toastbrot zu toasten.

Förstermann drückt unfassbare Werte, seine Oberschenkel, die mehr Ähnlichkeit mit Baumstämmen als mit menschlicher Physiognomie haben, zittern. Man sieht am Ergometer, was für Kräfte wirken – und das Ergebnis ist nach ein paar Minuten ein lichtbrauner Toast, den man in einem Lokal wahrscheinlich zurückschicken würde.

Förstermann trat weit über 1.000 Watt. Einen Wert, den die Weltspitze im Sprint wenige Sekunden halten kann.

Eine andere Perspektive: Als der Besitzer eines Ford F150 Lightning, also eines dieser irrsinnig großen amerikanischen Pickups, dereinst in den USA in seinem Haus eingeschneit wurde, hat er das E-Auto quasi als Akku an sein Haus „angesteckt“ und es, heißt es, zwei Tage lang mit Wärme, Licht und Strom versorgt. Das E-Auto kommt im

Winter 300 Kilometer weit. Wir lernen: Radfahren ist im Vergleich wirklich nicht aufwändig, was den Energieinput angeht.

Ich will mehr für weniger

Wie eigentlich stets im Leben ist die Antwort auf die Frage, wie man möglichst viel aus geleisteter Arbeit herausholt, aber dennoch kompliziert. Viele Faktoren beeinflussen das Fahrrad in seiner Bewegung: Die Kontaktpunkte mit der Erde, vulgo Reifen, haben enormen Einfluss. Der Luftdruck, das Profil, die Gummimischung, die Reifenbreite – all das beeinflusst den Widerstand, der überwunden werden muss – haben enormen Einfluss auf die schlussendlich erzielte Geschwindigkeit.

Stichwort Widerstand: Den leistet bekanntlich auch die Luft. Je schneller man fährt, desto mehr. Man kann am Rad relativ wenig, an sich selbst aber ein bisserl mehr optimieren, um wind-schlupfrig zu fahren.

Tatsächlich ist Aerodynamik beim Fahrrad nicht zu unterschätzen: Verkleidete Velomobile ducken sich quasi unterm Wind weg und flitzen mit dem selben Kraftaufwand deutlich flotter durch die Gegend.

Im Elitesport geht es da längst tatsächlich um Prozenterl und Hundertstelsekunden. Im Alltag reicht es aber wahrscheinlich, darauf zu schauen, genug Luft in den Reifen zu haben und die Kette halbwegs sauber und geschmiert zu fahren. Denn wie gesagt: Radfahren ist tatsächlich sehr effizient.

Und wir alle?

In Österreich radeln über 2,5 Millionen Menschen regelmäßig, also täglich oder mehrmals wöchentlich. Insgesamt gibt es 6,5 Millionen Fahrräder – deutlich mehr als Autos.

Wenn man weiß, dass zumindest in Ballungsräumen wie Wien die Hälfte der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer ist, also Distanzen betrifft, die man mit dem Fahrrad ohne großen Aufwand fahren kann, darf man getrost sagen: Große Teile unserer Probleme rund um Energiegewinnung und Umwelt könnten wir lösen, wenn die Zahl der (benutzten) Fahrräder nochmal deutlich steigen würde. Und das mit der Energieversorgung der vielen, vielen, vielen Muskeln der vielen, vielen, vielen Leute kriegen wir dann auch hin.

Anzeige

Radlobby ARGUS Shop

Beratung | Reparatur | Service

Frankenberggasse 11, 1040 Wien
Mo–Fr 14 – 19 Uhr, Sa 10 – 14 Uhr
01/5050907, shop@argus.or.at

Kidical Mass Fahrradkapperl

15 Euro (Größe S), 20 Euro (Größe M/L)

auch erhältlich: Kidical Mass
Schlauchschal & T-Shirt



KTM Life Lite Trekking Rad

mit Volllausstattung,
Testrad zum Sonderpreis
nur 849 Euro



	Leistung in Watt	Geschwindigkeit	Leistung in Watt	Geschwindigkeit
Flach				
Rennrad	150	18,1	250	25,4
Gravel	150	16,6	250	22,3
Citybike	150	11,7	250	17,9
Citybike reparaturbedürftig	150	11,7	250	17,9
E-Bike	150	25	250	25+
Anstieg				
Rennrad	150	6,3	250	9,7
Gravel	150	5,2	250	8,5
Citybike	150	3,8	250	5,1
Citybike reparaturbedürftig	150	3,8	250	5,1
E-Bike	150	14,8	250	25+

ALLES ASPHALT,
UNTERSCHIEDLICHE REIFEN
AUF UNTERSCHIEDLICHEN
GELÄUF BRÄUCHTEN
DEUTLICH ANDERE
ERGEBNISSE

LUFTDRUCK + REIFENBREITE
WICHTIG, UNTERSCHIED ZW.
RENNRAD + GRAVEL BEI
GLEICHEN REIFEN EINER BEI
DEUTLICHEN UNTERSCHIEDEN IM
RENNRAD/GRAVEL + CITYBIKE
(MIKRO)



Nicht ganz wissenschaftlich,
aber doch aussagekräftig –
auch für den Alltag: Die Unter-
schiede waren signifikant.

Der Test

Um der Theorie praktische Relevanz zu verleihen, folgte ein Test. Die Frage: „Welchen messbaren Unterschied macht es, mit der gleichen Kraft auf unterschiedlichen Rädern zu fahren?“ Einmal bretteleben, einmal bergauf. Zusatzfrage: „Ist das im Alltag relevant?“

Alle Fahrten wurden von der selben Person durchgeführt. Gefahren wurde auf Asphalt, die Teststrecken und Wind waren immer gleich. Aber klar: wissenschaftliche Laborbedingungen sind das keine.

Das Ergebnis in einem Satz: Ja, die Unterschiede waren signifikant – und sind durchaus alltagsrelevant.

Einige Details sollte man im Alltag mitdenken:

- Luftdruck und Reifenbreite zählen: hätten Gravel- und Rennrad gleiche Reifen, wäre der Unterschied geringer
- Das schlecht gewartete Citybike ist signifikant langsamer: mehr Luft und besserer Allgemeinzustand würden es spürbar leichter – also schneller – rollen lassen.
- Ein E-Bike bewegt man auch bergauf de facto ohne Anstrengung: um die Eigenleistung relevant zu machen, müsste man in den Eco-Modus wechseln.
- Der Bodenbelag spielt eine Rolle: je glatter der Asphalt, umso größer der Vorteil am Rennrad.

Fahrrad	Leistung in Watt	Geschwindigkeit	Leistung in Watt	Geschwindigkeit
Flach				
Rennrad	150	18,1	250	25,4
Gravel	150	16,6	250	22,3
Citybike (reparaturbedürftig)	150	11,7	250	17,9
E-Bike (Cannondale Cargowagen, Bosch CX Cargo, Cargo-Mode)	150	25	250	25+
Steigung ~ 7%				
Rennrad	150	6,3	250	9,7
Gravel	150	5,2	250	8,5
Citybike (reparaturbedürftig)	150	3,8	250	5,1
E-Bike (Cannondale Cargowagen, Bosch CX Cargo, Cargo-Mode)	150	14,8	250	25+

Die Bohne kommt per Bike

High-End-Kaffee-Fans kennen „die Rösterin“ noch vom Naschmarkt. Doch seit drei Jahren röstet Johanna Parker am Floridsdorfer Markt. Im DRAHTESEL-„Freilauf“ erzählt sie, wie ihre Premium-Roasts schlau und schnell werden: per Fahrrad.



„We surf coffee“ gilt im Shop, „We bike coffee“ beim Ausliefern. Johanna und Brian Parker findet man am Floridsdorfer Markt – oder auf dieroesterin.at

ESPRESSO-TALK: Johanna Parker

Vielleicht fragt sich der Eine oder die Andere, was die Betreiberin eines kleinen Coffee-shops am Floridsdorfer Markt zum Radfahren zu sagen hat. Berechtigte Frage – kurze Antwort: Ich röste Premium-Kaffee und lieferte meine Bohnen früher mit dem Auto zu meinen Kunden: 10 bis 30 kg – in 1½ Tonnen Blech, ständig Stau, ewige Parkplatzsuche oder teure Garagen.

Als ich noch ein Kind war, bin ich fast täglich zur Schule geradelt, oder mit den Rollschuhen gerollt, mitten auf der Straße, am Gehsteig – ohne Angst, ohne Drama. Das war einmal. Später lehrte mich der Verkehr am Radl das Fürchten. Enge Radwege im Dooring-Bereich, rücksichtslos zurückschiebende Schrägparker: irgendwann hatte ich den Spaß am und die Lust aufs Fahrradfahren verloren.

Der rad-narrische Ami

Doch dann heiratete ich meinen rad-narrischen Amerikaner: Brian. In seiner Jugend machte er BMX-Shows fürs Taschengeld. Später, als Mountainbikes noch ungefederte Räder mit Offroad-Reifen waren, ohne Suspension, war er sogar Enduro-Staatsmeister in Tennessee, Hawaii und Missouri.

Mit jungen 2 x 28 Jahren ist nun das Bike-Fieber wieder da: Wir haben mittlerweile eine blecherne Fahrradgarage

für seine elf Fahrräder. Beim letzten, einem Fixie, habe dann ich die Bremse gezogen – weil Fixies ja keine haben. Doch die Räder werden auch produktiv genutzt: Brian liefert damit unsere Kaffeebohnen aus.

Was nicht in den Messengerbag passt, kommt in den Anhänger. Sein Fahrstil ist schnell und wild – aber mit Anhänger macht er immerhin keine Wheelies. Denn am liebsten fährt er am Hinterrad oder versucht, auf Strava Segment-Rekorde zu brechen.

Stunt-Vergangenheit rettet Leben

Am Anfang machte ich mir Sorgen: dichter Verkehr, unaufmerksame Autofahrende, Straßenbahnschienen, Einbahnen – alles fremd für ihn. Brian war oft stundenlang verschollen. Manchmal komplett verfahren, aber immer öfter dann in Fahrradshops „verloren“ gegangen. Irgendein neues Accessoire braucht ein Bike ja immer.

Einmal hat ihn ein Autofahrer auf einer regennassen Straße bergab (ohne Radweg) physisch abgedrängt. Brian kam schräg unter dem Auto liegend zum Stillstand. Weil er es kann. Diesmal war nichts passiert, aber ich bat ihn trotzdem, wo immer möglich, Radwege zu nutzen. Auch wenn das einen Umweg bedeutet.

Aber da holt Wien auf. Zwar auf Kosten von Parkplätzen, aber eben zur

Sicherheit für Radfahrende: Breite, getrennte, gut markierte Radwege holen viele – mich – aufs Rad. Kinder können sicher zur Schule fahren. So wie ich früher. Demnächst sind endlich auch die E-Mopeds weg vom Radweg ...

Markt mit Radweganschluss? Toll!

„Mein“ Markt liegt an der Brünner Straße. Die ist derzeit das Gegenteil von fahrradfreundlich. Aber viele Marktbesucherinnen und -besucher würden gerne mit dem Rad sicher einkaufen fahren können: schneller und komfortabler als zu Fuß, kein Parkplatz nötig, Einkäufe sind in Radtasche, -Korb oder Rucksack rollend kaum spürbar. Heuer soll die „Brünner“ einen Radweg bekommen: Das wertet den Markt auf.

Und: Fahren mehr Leute im Alltag mit dem Rad, finden die wenigen tatsächlich aufs Auto Angewiesenen leichter Parkplätze: Besser beim lokalen Nahversorger als im Stadtrand-Shoppingcenter.

Jetzt wünsch' ich mir noch etwas: grellbunte Radwege, blinkende Schilder (auch bei Fahrradverbotszonen) und Kopenhagener „Lümmelzäune“ bei Ampeln: super zum Abstoßen.

Sichere und komfortable Radwege nehmen mir die Angst. Mit dem Rad, aber auch als Autofahrerin. Und vor allem als Ehefrau des schnellsten Kaffeelieferanten in Wien.

Mit Rückenwind in eine neue Mobilität

≡ **e-motion** ≡
DIE E-BIKE EXPERTEN

Individuelle e-Bike Lösungen bei e-motion.

Mehr Flexibilität im Alltag, stressfreier unterwegs sein und gleichzeitig aktiv bleiben. Der Start in die neue Fahrradsaison ist der ideale Zeitpunkt, um moderne Mobilität hautnah zu erleben.

Die e-motion e-Bike Welten Wien und Wien Nord begleiten diesen Schritt mit persönlicher Beratung, großer Auswahl und durchdachten Lösungen rund ums e-Bike.

Im Mittelpunkt steht der konkrete Bedarf des Kunden: Ob Arbeitsweg, Freizeit, Familie oder besondere Mobilitätsanforderungen. Persönliche Beratung, ausführliche Probefahrten und langjährige Expertise helfen dabei, einen Begleiter zu finden, der langfristig Freude bereitet.

Mehr Stabilität und Transportmöglichkeiten im Alltag

Als hochwertige Dreirad- und Lastenrad-Zentren bieten beide e-motion Shops gezielte Lösungen für unterschiedliche Lebenssituationen.

Dreiräder mit Hilfsmotor schaffen zusätzliche Stabilität und Sicherheit. Gerade bei Unsicherheit auf zwei Rädern entsteht so neue Bewegungsfreiheit. Individuelle Anpassungen und intensive Testmöglichkeiten und Betreuung vor Ort erleichtern den Einstieg.

Auch Lasten e-Bikes entwickeln sich immer stärker zur praktischen Alltagslösung. Kindertransport, Einkäufe oder berufliche Wege lassen sich damit komfortabel und nachhaltig organisieren. Besonders in der Stadt entsteht so eine echte Alternative zum Auto.

Ein Service, der langfristig begleitet

Zum Angebot der e-Bike Welten gehören nicht nur hochwertige Bikemarken, sondern auch umfassende Serviceleistungen. Dazu zählen Wartung und Reparatur in der hauseigenen Fachwerkstatt, individuelle Versicherungslösungen, flexible Finanzierungsmodelle sowie Jobrad-Leasing. So bleibt Mobilität stets planbar und komfortabel, von der Auswahl bis zur langfristigen Nutzung.

Neugierig geworden?

Die e-motion e-Bike Welten Wien und Wien Nord stellen gemeinsam beim **Bikefestival Wien am 28. und 29. März 2026 am Wiener Rathausplatz (Stand E 12)** aus. Bei dem Event können verschiedene Modelle kennengelernt und direkt getestet werden.

Im April folgen die Mobilitätswochen mit erweiterten Testmöglichkeiten von Dreirädern und tollen Aktionen:

e-motion e-Bike Welt Wien Nord: 7. – 11. April 2026

e-motion e-Bike Welt Wien: 20. – 25. April 2026

Alle Veranstaltungen bieten eine gute Gelegenheit, unterschiedliche e-Bike Konzepte unter realen Bedingungen zu vergleichen und optimal vorbereitet in die neue Saison zu starten.

Zwei Standorte, ein gemeinsames Ziel

e-motion e-Bike Welt Wien

Tel. 0199 744 75

Lemböckgasse 53 – 55 | 1230 Wien

wien@emotion-technologies.at

e-motion e-Bike Welt Wien Nord

Tel. 02262 23641110

Industriestraße 1 | 2100 Korneuburg

wien-nord@emotion-ebikes.at

Beide Standorte stehen für alltagstaugliche Mobilität, persönliche Expertenberatung und einen gelungenen Start in die neue e-Bike Saison.

Übrigens: An beiden Standorten lassen sich auch sehr attraktive e-Bike Schnäppchen finden. Ein Besuch der sich lohnt!





Soziologie am Rad

Aus dem Blickwinkel des Soziologen entdeckt Autor Christian Stegbauer hier das Fahrrad und die Fortbewegung damit: Welchen Einfluss hat das Rad auf unseren Alltag, auf unsere Lebensweise? Denn das Fahrrad ist nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern vermittelt auch Freiheit, Autonomie und Abenteuer – und es bringt Menschen zusammen und ist ansteckend.

Die Städte haben sich durch das Fahrrad in den letzten Jahren massiv verändert, mehr Menschen sind am Rad unterwegs – und die Herausforderung, den Platz in den Städten neu zu verteilen, fordert Politik und Gesellschaft gleichermaßen. All das und vieles mehr findet sich in diesem Sach- und Fachbuch. Das Vorwort schrieb übrigens Roland Girtler – und der ist ja seit jeher auf dem Rad und zu Fuß forschend unterwegs.

Stegbauer, Christian:
Radfahren – eine Soziologie aus dem Sattel. Das Fahrrad als Haustier, Gesetzesbrecher und Lebensstilkone.
Wiesbaden: Springer Fachmedien, 2025
ISBN 978-3-658-48166-7
232 Seiten, 26,50 Euro



Island, ein Gravelparadies

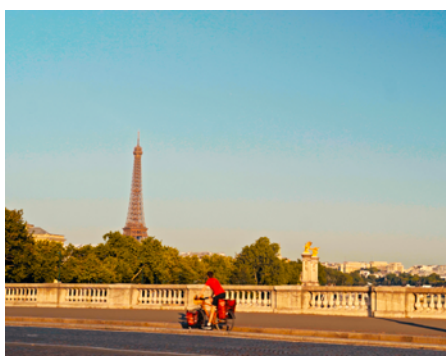
Mit den Gravelbikes durch Islands einsame Westfjorde bei Ísafjördur – das ist ein Abenteuer, an dem teilzunehmen fünf Radler und Radlerinnen in diesem Bildband einladen. Atemberaubende Fotos lassen hautnah die Natur erleben: Wasserfälle und Polarfüchse, heiße Quellen und eisige Flussdurchquerungen, Buckelwale, Waffeln, Wind und Regen waren nur einige der Highlights des Acht-Tage-Rundtrips über knapp 900 Kilometer.

Über 50 QR-Codes bieten Service de luxe: sie führen zu touristischen Highlights, liefern Tourenbeschreibungen und GPS-Daten – und schüren das Fernweh.

Andorfer, Oliver; Gensmantel, Martina: **Island Gravel. Küstentouren – Fjorde, Wale und Vulkane**
Bielefeld: Delius Klasing Verlag, 2025
ISBN 978-3-667-13068-6
208 Seiten, 36,50 Euro



Filmtipp Von der Schönheit der Städte



Was macht eine Stadt „fahrradfreundlich“?
Ingvar Perowanowitsch verfilmte seine Factfinding-Mission.

Der Journalist, Filmemacher und Vortragende Ingvar Perowanowitsch hat in Kooperation mit dem Sportbekleidungs- und Equipmenthersteller Vaude einen Film über die schönsten Fahrradstädte Europas produziert. Mit dem Reise- und Dokumentarfilm „Cycling Cities“ zeigt der 31-jährige Freiburger, der unter anderem für die *taz* und das Nachhaltigkeits-Magazin *Utopia.de* schreibt, was politischer Wille bewirken kann, welche planerischen und baulichen Entscheidungen konkret das Radfahren angenehmer und leichter machen – und wie das Fahrrad Städte belebt.

Auf seiner zweimonatigen etwa 2.000 Kilometer langen Reise radelte der Filmemacher durch Europa und besuchte Rad-Vorzeige-Städte wie Paris, Gent, Utrecht, Amsterdam, Groningen, Hamburg und Kopenhagen. Vor Ort diskutierte er dann auch mit Verantwortlichen darüber, was notwendig ist, damit eine Stadt wirklich

fahrradfreundlich wird und wie solche Veränderungen politisch gelingen und auch gesellschaftlich gut angenommen werden.

Perowanowitsch präsentiert bei alledem einen erfrischenden Perspektivwechsel: Statt den Fokus auf Kritik und Missstände zu richten, zeigt er Erfolge auf – und macht so Lust auf und Mut zu Visionen. Die Online-Aufrufe geben diesem Zugang recht: Binnen nur eines Monats sahen sich weit über 170.000 Personen den Film an, über 600 kommentierten ihn – größtenteils positiv.

Valentin Eisendle

„Cycling Cities“ gibt es auf Youtube kostenlos zu sehen.

Am „Big Screen“ kann man den Film am 29. April, um 19 Uhr, in Innsbruck sehen: Die Radlobby Tirol lädt Ingvar Perowanowitsch zu einer Spezialvorstellung ins Leokino. Danach ist Zeit für Fragen, Gespräche – aber natürlich auch für Lob.



RÄTSELSPASS

Bald geht es wieder rund

Das Drahteselchen bereitet sich auf die Frühlings-Fahrradtermine vor. Leider ist die Liste etwas durcheinandergelassen. Erkennst du die Begriffe und findest das Lösungswort heraus?



MACH MIT

Fahrrad-Aktionen für Kinder im Frühling

Hast du schon vom Bicibus oder der Kidical Mass gehört oder warst du schon einmal dabei? Wir freuen uns, wenn du mitfahren möchtest. Die Kidical Mass ist eine große Fahrrad-Demonstration für bessere Radwege.

Alle Termine gibt es hier: kidicalmass.at



Bei einem Bicibus radelt man gemeinsam zur Schule. Gibt es vielleicht auch schon einen in deiner Nähe?

bicibus.at

Schick uns die Lösung! Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir drei Kidical Mass Goodie-Pakete, bestehend aus Fahrradkappe, T-Shirt und Schlauchschal. Frag bitte deine Eltern, ob du mitspielen darfst.

Schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an kinder@drahtesel.or.at. Einsendeschluss ist der 31. Mai 2026.

Alle Informationen: drahtesel.or.at/kinder





Betrifft: Seitenabstandkontrollen in Deutschland in #DE4/25

Liebe DRAHTESEL-Redaktion,

Ihr Interesse an unserer Radverkehrssicherheitsarbeit in Hannover ehrt meine Kollegen und mich. Dass wir Impulse setzen können für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr, gehört neben unseren originären Tätigkeiten für eine abgerundete Öffentlichkeitsarbeit dazu.

Wir verwenden die in Hannover erfundene Messtechnik bereits seit 2021. Durch unsere guten bundesweiten Kontakte haben wir unter anderem



die in dem benachbarten Bundesland beheimatete Polizei Hamm für die Durchführung der beschriebenen Systematik 2023 gewinnen können. Die ... (Kolleg*innen ebendort) ... haben unsere Technik an eigene Bedürfnisse in Feinheiten angepasst und beabsichtigen, so mein letzter Stand, eine landesweite Umsetzung in Nordrhein-Westfalen.

Unter dem von ihnen verwendeten Foto lautet die Unterschrift „Im Bild: die Sprühschablone aus Hamm“. Ich möchte ... klarstellen, dass es sich um meine Person handelt, die darauf zu sehen ist – und nicht ein Kollege aus Hamm.

Mit freundlichen Grüßen
Andreas Diekmann, Polizeihauptkommissar, Polizeidirektion Hannover

Betrifft: Bike-Tracker Test in #DE3/25

Liebe DRAHTESEL-Redaktion,

zum Artikel über Tracker: einer Freundin wurde ein teures E-Bike mit Tracker in Wien gestohlen. Die Ortung zeigte es in einem Keller in Wien.

Die Polizei meinte, sie könne den Keller nur aufbrechen, wenn „Gefahr in Verzug“ ist, und das sei nicht der Fall. Obwohl die Ortung eindeutig ... (war).

Zwei Wochen blieb das Signal dort, dann setzte das Rad sich nach Polen in Bewegung, der letzte Standort war ein



Fahrradgeschäft in Polen. Die rechtmäßige Besitzerin fuhr sogar hin – von ihrem Rad war aber natürlich keine Spur unter den zahlreichen anderen dort verkauften E-Bikes (wohl alle auf ähnlichem Weg gelangt ...).

Was kann man in einem solchen Fall tun? Da nutzt der Tracker gar nichts. Man kann ja nicht beliebig lange vor dem Keller warten oder durchgehend das Ortungssignal beobachten.

Diese Masche ist absolut sicher für die Diebe, wenn die Polizei trotz Ortung nichts macht.

mit freundlichen Grüßen

Wolfgang L.
1130 Wien

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

43. Jahrgang / Heft 1

Erscheinungsdatum
12. März 2026

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

Chefredaktion
Tom Rottenberg
chefredakteur@drahtesel.or.at

Art Direktion
Anna Hazod,
Isabella Schlagintweit
hazodschlagintweit.com

Cover
Anastasia Stročková
anastasiastrockova.com
© anastasiastrockova

Redaktion dieser Ausgabe
Andrzej Felczak, Valerie Madeja, Valentin Eisendle, Philipp Schober, Johannes Pepelnik, Hannes Friedrich, Daniela Bernold, Walter Bradler, Barbara Laa, Nora Stehmann, Isabel Westerberger, Rene Niederhuber, Fritz Neumüller, Othmar Pruckner, Günther Hilbe, Johanna Parker, Mario Sedlak, Michael Knoll, Mathias Schweighofer, Willi Grabmayr, Florian Klein

Illustrationen
Daniela Bernold
Miguel Angel Camprubi
(Autorenportraits)

Anzeigen
Hannes Friedrich
hannes.friedrich@radlobby.at

Alle
Drahtesel @ Radlobby
ARGUS Wien / Frankenberggasse 11, 1040 Wien
Tel. 01/505 09 07
office@drahtesel.or.at
radlobby.at
drahtesel.or.at

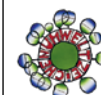
Bankverbindung
IBAN : AT82 2011 1841 6099
1000

Leserbriefe sowie als Kommentar 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 Richtlinien des österreichischen Umweltzeichens für Druckerzeugnisse produziert (UZ 24, UW 686, Ferdinand Berger & Söhne GmbH)

FAHRRADTOURISMUS *in Spanien*



www.spain.info



Wir freuen uns auf deinen Besuch am BikeFestival Wien (Stand #34)!



RADPARADE

SONNTAG

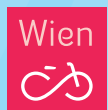
29. März 2026

15. Wiener RADpaRADe

11.00 Uhr
12.00 Uhr

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

mit Unterstützung von



radparade.at