43. Jahrgang / Ausgabe 2 / 2026

Gute Wege
Was verraten Brücken über Planungsprioritäten?
Seite 20

Gute Routen
Welche Naviplattform bringt wem am meisten?
Seite 26

Gute Reise
Wie radelt man am besten durch Patagonien?
Seite 33

radlobby
Das Magazin der Radlobby

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



Alles auf Schiene?

Von der Lust und dem Leid, mit dem Rad Bahn zu fahren

Radfahren stärken!

Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

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

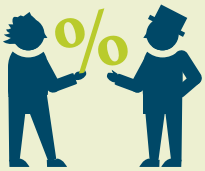
*Jetzt Mitglied werden und ein VELLO Rocky Faltrad gewinnen!**





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 Fahrrad-magazin, 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 Lebens-gemeinschaften: Pro Jahr **EUR 58,-** für das Erstmitglied, alle weiteren Haushalts-mitglieder je **EUR 38,-** Kinder unter 19 Jahren sind kostenlos bei der Rechtsschutz-versicherung 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.

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

*Gültig für Neumitglieder, alle Details unter radlobby.at/mitglied

Liebe Leserin, lieber Leser!
Editorial

Ihr Navi, erklärte Ulli Sima, habe sie anders herlotsen wollen: über verkehrsberuhigte Nebengassen. Aber, setzte die Wiener Verkehrsstadträtin fort, bevor der offizielle Teil jenes Events begann, zu dem sie per Rad gekommen war: sie habe sich für den kürzeren, direkten Weg entschieden. Ohne Umweg-Zick-Zack, bevorrangt – aber mitten im dichten Autoverkehr.

Diese paar hundert Meter auf einer echten Angst-Route, sagte die SP-Politikerin, hätten ihr einmal mehr vor Augen geführt, wie wichtig der Radweg sei, dessen Spatenstich sie jetzt auf der Floridsdorfer Brünner Straße vornehmen werde: „Höchste Zeit!"

Ohne es beabsichtigt zu haben, hatte Sima da gleich mehrere Themen dieser Ausgabe des DRAHTESELS angesprochen: Navi-Apps, die Radumwege zugunsten des Autoverkehrs empfehlen (*Seite 26*). Politische Vorbildwirkung und Mut (*Seite 7* und *Seite 12*). Indirekt („höchste Zeit!") aber auch jene Langsam- und Zögerlichkeit beim Radwegebau, die in Wien nun sogar zum Verkehrswende-Backlash führte: Hier wird ja wieder mehr Auto gefahren (*Seite 5*).

Obwohl in Wiens Verkehrspolitik, seit Sima im Alltag Rad fährt, ein anderes Lüftchen weht. Immerhin. Nötig wäre aber echter, starker Wind.

Denn was mutige Ansagen zu dem und klare Maßnahmen gegen das, was man *nicht* mehr will, bewirken können, erklärt Lustenaus radfahrender Ex-Bürgermeister, Kurt Fischer (VP) im Interview: Fischer hob Lustenaus Radverkehrsanteil auf 34 Prozent. Heute, sagt er, würde er lediglich eines anders machen: früher die innerstädtische Tempobremse ziehen.

Darüberhinaus rät er der Politik zu mehr Mut – insbesondere im Umgang mit den unvermeidlichen, aber eben nur vermeintlich Mehrheitsmeinungen transportierenden Shitstorms in sozialen Medien. (Wie man auf Trollerei und Hateposts reagieren könnte: *Seite 15.*)

Aber: Ja, Lustenau ist klein. Doch dass man mit dem klar, laut und deutlich kommunizierten Priorisieren des Rad- und Fußverkehrs Wahlen gewinnen kann, zeigen auch „echte" Städte. Paris etwa (*Seite 7*) – aber auch München: Was Dominik Krause da vor seiner Wahl zum Bürgermeister an Apokalyptischem (und Unappetitlichem) in diversen Foren an den Kopf geworfen wurde, als er ankündigte, seinen rigorosen Pro-Rad-Kurs statt im Dienst-BMW per Öffi und Rad zu fahren, war – äh – „interessant".

Dennoch gewann Krause. Vielleicht ja gerade deshalb: Er scheut, so wie sein Pariser Kollege Emmanuel Grégoire, jene klaren Worte nicht, die in Österreich niemand laut aussprechen will: Wer Autostraßen baut, wird Autos, wer Radwege baut, Fahrräder „ernten" – mit allen Neben- und Folgewirkungen.

Was das mit Sima in der Brünner Straße zu tun hat? Viel: Ja, es ist gut, dass dort ein Radweg kommt. Das darf und soll man, schreibt Barbara Laa, feiern. Darüber soll man reden *(Seite 23)*.

Aber darüber, dass da in Wirklichkeit sehr spät sehr wenig sehr langsam passiert, eben auch.



Tom Rottenberg traf beim Spatenstich zu einem Radweg in seiner „Hood" Ulli Sima – und entdeckte in diesem kurzen Treffen etliche Themen dieses DRAHTESELS wieder.

Beitragende zu diesem Heft



Martin Granadia-Totschnigg
Der gebürtige Osttiroler ist als Bike-Blogger (www.169k.net), Rad-Fotograf, Gravel-, Road- und Alltagsfahrer sowie Hardware-Experte eine fixe Größe der heimischen Rad-Szene. Für den DRAHTESEL testet er diesmal Navigations-Apps. (Seite 26)



Esther Gureczny & Fridolin Glatter
In Wien war sie Ärztin, er Softwareentwickler. Doch dann gaben Esther Gureczny (28) und Fridolin Glatter (29) Job und Wohnung auf – um ihren großen Traum zu leben: Patagonien erradeln nämlich. (Seite 33)



Petra Hartlieb
In Sachen Literatur ist Petra Hartlieb in Österreich längst eine Instanz. Dass das Herz der Buchhändlerin und Bestsellerautorin seit Kindheitstagen auch fürs Radfahren schlägt, erzählt sie im „Freilauf", auf Seite 42.

Fotos: Rottenberg, Granadia-Totschnig, Hölzel, Gureczny & Glatter

Inhalt

Politik

6 CFE: Das Best-Practice-Zertifikat
Was das „Cycling Friendly Employer"-Label bedeutet…

12 Lustenaus „Rad-Bürgermeister" zieht Bilanz
Wie Kurt Fischer den Radanteil auf 34 Prozent hochschraubte

14 Alles neu macht der Mai?
Radlobby-Anwalt Johannes Pepelnik über die 36. StVO-Novelle

Infrastruktur

15 „How to…": Bike-Hatern im Netz antworten
Kurz, knapp, pointiert – und ja nicht ausufernd

17 Unfallzahlen: Was die Zahlen wirklich sagen
Wieso auch „schlimme" Statistiken helfen, Probleme zu lösen

18 Plus / Minus
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand

20 Crossing Jordan (und andere Flüsse)
Wieso Brücken die Prioritäten der Verkehrspolitik offenbaren

Produkte & Technik

25 Die neue Leichtigkeit
Was ist dran am Hype um die superleichten TPU-Schläuche?

26 Immer der Nase nach?
Der DRAHTESEL-Test. Diesmal: die besten Navi-Plattformen

Tour & Reise

32 Österreich-Ungarn an einem Tag
Eine pannonische Tagestour

33 Zwischen Wind, Wasser und Zeit
Bikepacking in Patagonien statt Job und Wohnung in Wien

36 Downhill im neuen Trail-Park
Die Erstbefahrung des neu eröffneten Schneeberg-Bike-Parks

Community

39 Feste feiern: Spiral Bike und andere Parties
Was man im Sommer nicht versäumen darf

40 „Unsupported" bis ans Ende der Welt
Carlotta Schumacher, 20, Ultrabikerin: ein Portrait

43 Literad/tur
Omo Lisboa präsentiert Lesestoff für Velophile

45 Orca
Vom Reiz des Wieder-Sehens unterwegs

46 Drahteselchen
Die Seite für Kinder jeden Alters

47 Leserbriefe & Impressum



8 Theoretisch ein Dreamteam
Eigentlich wären Rad und Bahn das Dreamteam der nachhaltigen Kombi-Mobilität. Eigentlich. Denn tatsächlich ist Bahnfahren mit Rad oft alles andere als einfach und komfortabel.

Kolumnen

Laa & Deutlich
Verkehrswissenschafterin Barbara Laa fragt, ob man sich über kleine Schritte freuen darf.
Seite 23

Freilauf
Buchhändlerin und Bestsellerautorin Petra Hartlieb erklärt, was Radfahren und gute Literatur gemein haben.
Seite 42

Windkante
Roadbike-Kolumnistin Nora Stehmann über Intelligenzverlust durch Gruppen-Dynamik.
Seite 44

Illustration: Jonas Kalmbach

Wien fährt wieder mehr Auto: Ist die Verkehrswende in Wien am Ende?

Leitartikel

Papier ist geduldig. Das ist gut so: Man kann Pläne ambitioniert und engagiert darauf schreiben. Und dann versuchen, sie umzusetzen. Man kann dabei Erfolg haben – oder scheitern. Dann versucht man es noch einmal. Mit noch mehr Energie – oder hofft, dass das Publikum vergessen hat, was man sich vorgenommen hatte. Oder, dass es unaufmerksam ist – und nicht bemerkt, wenn man das Scheitern durch Tricks zum Erfolg zu erklären versucht. Danach macht man weiter wie bisher.

Womit wir beim Thema wären: dem Wiener Modal-Split-Debakel.

2025 wurde in Wien nämlich – anteilsmäßig – mehr Auto gefahren als im Jahr davor. Rein rechnerisch nur um einen Prozentpunkt – aber auch wenn die Stadt versucht, das als „nicht so schlimm" darzustellen, ist klar: Das ist eine Trendwende und ein schwerwiegender verkehrspolitischer Misserfolg.

2024 sank der Auto-Anteil noch

Aber der Reihe nach: Wien hat sich im sogenannten „Stadtentwicklungsplan 2025" (STEP) zum Ziel gesetzt, dass bis dahin (2025) 80 Prozent aller Wege in der Stadt im sogenannten „Umweltverbund" zurückgelegt werden sollen. Der setzt sich aus Radfahren, Zufußgehen und Öffi-Nutzung zusammen. Oder klarer und einfacher gesagt: Nur jeder fünfte Stadt-Weg – also 20 Prozent – hätte im Vorjahr noch mit dem Auto zurückgelegt werden sollen.

Noch im Jahr davor, 2024, glaubte die Stadt, da gut unterwegs zu sein: In den Jahren zuvor war der Auto-Anteil am Verkehrsmix – dem „Modal Split"– beständig gesunken. Um ein, manchmal zwei Prozent pro Jahr – zugunsten von Rad, zu Fuß und Öffi.

Die Politik feierte das. Der „sanfte Wiener Weg" funktioniere, hieß es. Also der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln und Radwegen, Verkehrsberuhigung einzelner Straßenzüge, punktuelle Fahrspur-Umwidmungen, der Ausbau von Car- oder Bikesharing.

Die Summe der Mosaiksteine ergibt zwar ein Bild, Umwelt- und Verkehrsorganisationen (nicht nur die Radlobby), die Verkehrswissenschaft, internationale Erfahrungen und Studien mahnten aber: Verkehrs- und Klimaziele brauchen konsequentes und tatkräftiges Handeln – den großen Wurf.

Die Trendwende ist da

Jetzt ist sie also da, die Trendwende: mehr Auto- und stagnierender Radverkehr. Doch statt nun massiv auf nachhaltige Mobilität zu setzen, tut Wien das Gegenteil: Radwegprojekte werden aufgeschoben, Auto-Projekte wie Stadtstraße oder Lobautunnel gebaut.

Ja, der Bund hat den Ländern die Radwegebauförderungen gestrichen. Und: Ja, der Lobautunnel ist ein Bundesprojekt. Aber: Wien will diesen Tunnel, begann in Eigenregie die Zufahrt, die „Stadtstraße", zu bauen. Ein Bruchteil der dafür vorgesehenen 2,4 Milliarden Euro zu Öffis und Rad umgeleitet, hätte massive positive Auswirkungen auf den Modal Split. Das würde aber voraussetzen, klar zu sagen, wohin es *nicht* weiter gehen darf. Von wem man also Raum, Mittel und Sonderrechte umverteilen muss: dem Autoverkehr.

Denn die für 2025 angepeilten, epochal verfehlten 80 Prozent Nicht-Auto-Wege wären nur ein erster Schritt: 2030, so Wiens Vorgabe an sich, soll der Autoanteil gerade noch 15 Prozent betragen.

Was hier utopisch klingt, hat man anderswo aber längst geschafft. In Paris drückte Bürgermeisterin Anne Hidalgo den Auto-Anteil in weniger als 15 Jahren auf unter fünf Prozent. Ihr Nachfolger Emmanuel Grégoire setzt Hildalgos Weg fort – und gewann die Wahl.



Andrzej Felczak
Vorsitzender von
Radlobby ARGUS Wien
und Radlobby Österreich

CFE: Gold für Firmen, die Radfahren fördern



Best-Practice nach EU-Standards: Brigitte Schicho mit einem der begehrten CFE-Zertifikate.

Das seit 2017 verliehene „Cycle Friendly Employer"-Label (CFE) zeichnet europaweit fahrradfreundliche Betriebe aus. Die Grazer CFE-Auditorin Brigitte Schicho erklärt, warum dieses „Best-Practice-Zertfikat" nicht nur für Unternehmen und ihre Beschäftigten wichtig ist.

FRAGEN: *Tom Rottenberg*

DRAHTESEL *Was ist das CFE-Label – und wer bekommt es wofür?*

Brigitte Schicho CFE steht für „Cycle Friendly Employer" und entspricht einem EU-weiten Standard. Seit 2017 werden Betriebe, die sich für den Alltagsradverkehr engagieren, mit Bronze, Silber oder Gold ausgezeichnet.
Wir halten derzeit bei über 2.000 Unternehmen in Europa – mit in Summe fast 1,5 Millionen Beschäftigten. Sie haben etwa genügend und gute Radabstellanlagen montiert, motivieren ihre Mitarbeitenden, mit dem Rad zu kommen oder haben – in Abstimmung mit Kommunen – eine Verbesserung der Radinfrastruktur rund um den Betrieb erreicht. Ein besonderes Highlight war die Eröffnung der derzeit einzigen österreichischen Radrennbahn in Linz durch die Firma Schachermayer. Aber: Auch ohne einen derartigen Einsatz kann das Gold-Level erreicht werden.

Wer entscheidet wie, wer ein CFE-Label bekommt?
Es muss eine Mindestanzahl von Punkten, in verschiedenen Bereichen und Arbeitsbereichen, erreicht werden. Ein Beispiel: Ist einem Betrieb zwar wichtig, wie seine Kundinnen und Kunden kommen, aber die eigenen Mitarbeitenden werden nicht zum Radeln motiviert, wird sich das Zertifikat kaum ausgehen.

Hat auch das Umfeld der Betriebe etwas davon?
Ja. Denn wenn ein Betrieb wie die Grazer Uni mit fast 30.000 Studierenden und 4.500 Bediensteten nicht fahrradfreundlich wäre, wäre die Umgebung um die Uni – und weit darüber hinaus – grauer und lauter.

Was muss ein Unternehmen tun, um den Prozess zu starten?
Zunächst macht man eine Selbstevaluierung. Dann werden diese Angaben vor Ort überprüft – und bei Bedarf beraten wir, welche Maßnahmen noch gesetzt werden könnten. Alle drei Jahre gibt es dann eine Rezertifizierung. Dabei kann es auch eine Änderung des erreichten Levels geben.

Anmeldung und mehr Informationen: https://cfe-zertifizierung.at

Top

Wer das ganze Jahr Rad fährt, weiß: „Winterradfahren" klingt in unseren Breiten weit wilder, als es tatsächlich ist. Aber um das zu erkennen, muss man es eben tun. Wie viele Menschen das hierzulande bereits wissen? Laut den „Strava Metro"-Commuting-Daten (*siehe Seite 7*) mehr, als gemeinhin angenommen: Zwölf Prozent der Rad-Pendelnden in Österreich fahren demnach nämlich auch, wenn das Thermometer weniger als vier Grad (plus) anzeigt. Damit liegt Österreich hinter Finnland (22 Prozent), Schweden (18) und Norwegen (17) gleichauf mit Dänemark und Deutschland – aber vor der Schweiz (11) oder Kanada (10 Prozent).

Flop

Wer sich über gnadenlos zugeparkte oder von Dixieklos oder Baustellen (halb) verstellte Radwege ärgert, kennt den Gipfel der österreichischen Radweg-Blockade-Zumutungen nicht: In Linz Urfahr verstellt eine massive „Almhütte" für den Urfahraner Markt den Donau-Radweg komplett. Drei Monate lang, obwohl der Markt nur elf Tage dauert – und das seit mehreren Jahren. Dass sich das ändert, ist wenig wahrscheinlich. Beschwerden, Unterschriften und Petitionen brachten bisher nichts. Im Gegenteil, das Beispiel macht lokal Schule: Beim Linzer „Weihnachtsmarkt" steht das Riesenrad nämlich wo? Erraten: am Radweg.

9,5 %

9,5 Prozent sind nicht viel. Auch nicht, wenn die Gesamtzahl, von der aus sie errechnet wurden, sinkt: Nur jeder zehnte Fahrraddiebstahl wird von der Polizei aufgeklärt. Dass die Anzeigen (2024: 16.932 in ganz Österreich) im Vergleich zu 2023 um 13 Prozent zurückgingen, tröstet da wenig: „Weg" ist und bleibt fast immer „weg".

Foto: Brigitte Schicho



Der „Büffel“ macht den Unterschied
Tragen Fahrräder zu Armutsbekämpfung und Bildung bei? Ja, sehr viel: Die Hilfsorganisation „World Bike Relief“ verteilte seit 2005 eine Million ihrer super-robusten „Buffalo Bikes“. Ohne sie wäre auf vielen „Straßen“ Afrikas der Weg zu Schule oder Arbeit bestenfalls extrem mühselig.
Mehr auf: worldbicyclerelief.org

Blick in die Welt



PARIS

Amtsantrittsjubel am Fahrrad auf X

Demonstrativer kann man Prioritäten wohl kaum signalisieren: Paris neuer Bürgermeister Emmanuel Grégoire wählte im März für seinen Dank an die Wählerinnen und Wähler auf „X“ (vormals Twitter) jenes Verkehrsmittel, das seine Vorgängerin, Anne Hidalgo, aus dem Modal-Split-Nichts auf elf Prozent Wege-Anteil katapultierte: das Fahrrad. Mit dem Auto werden in Paris heute nur noch 4,3 Prozent der Wege zurückgelegt.

BIKE-PENDEL-REPORT

22.000 mal rund um die Welt

Die Trackingplattform „Strava“ – an sich eher für das Aufzeichnen rein sportlicher Aktivitäten bekannt – veröffentlichte im April erstmals ihre Zahlen zu urbanen „Pendelbewegungen“. Faszinierend am „Strava Metro Commute“-Report für 2025 sind nicht nur die 885 Millionen „getrackten“ Rad-Pendel-Kilometer (22.000 mal um den Äquator), sondern auch ihre Auswertung: So ist das E-Bike wohl der Mega-Gamechanger, der zum Rad-Pendeln motiviert. Und: Die „Boomer“ lassen die „GenZ“ recht alt aussehen. Denn die Jungen pendeln signifikant (21 Prozent) weniger mit dem Rad von und zur Arbeit.
Weltweit beziehen über 4.000 mit Planung und Mobilität befasste Stellen in Politik und Zivilgesellschaft das Metro-Datenmaterial in ihre Arbeit ein. Die Radlobby gehört da auch dazu.

NORWEGEN

Tempo 30 innerorts: Beweislastumkehr

Eine neue verbindliche Richtlinie für norwegische Städte und Gemeinden besagt, dass innerorts ab sofort – die Richtlinie trat im März in Kraft – Tempo 30 der Ausgangspunkt für die Festlegung sämtlicher höchstzulässiger Tempolimits ist.
Was banal klingt, ist ein echter Paradigmenwechsel: Nur wenn alle Kriterien eines ausführlichen Ausnahmen-Kataloges erfüllt sind, darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 beziehungsweise 50 km/h erhöht werden.
Norwegens gesamtes Straßennetz soll nach den Maßstäben dieser neuen Richtlinie, die im Rahmen eines nationalen Verkehrssicherheitskonzeptes erlassen wurde, geprüft werden. Das bedeutet nicht, dass die Orts-„Regelgeschwindigkeit“ in der Straßenverkehrsordnung auf 30 km/h gesenkt wurde. Dieser Schritt wird jedoch „geprüft“.

ENERGIEABHÄNGIGKEIT

Raus aus Öl: Das Manifest der ECF

Überraschend ist die Conclusio nicht. Aber ohne Grund hat die ECF – die European Cyclists' Federation – Anfang Mai ihr jüngstes Manifest nicht an die für Mobilität und Energiewirtschaft Verantwortlichen der europäischen Regierungen geschickt. In dem 10-Punkte-Papier verweist die ECF angesichts der zuletzt explodierenden Rohölpreise einmal mehr darauf, dass die Förderung des Radverkehrs „massiv dazu beiträgt, die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoff-Importen zu reduzieren“. Kriegshandlungen und Seeweg-Blockaden, erklärt ECF-CEO Laurianne Krid, hätten einmal mehr die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern aufgezeigt: „Wir brauchen Lösungen, den Bedarf an fossilen Teibstoffen zu reduzieren: Radfahren ist dafür eines der schnellsten, billigsten und effizientesten Werkzeuge.“

Fotos: world bike relief, X-Account Emmanuel Grégoire

Alles auf Schiene? Das Rad fährt Bahn



In der Theorie sind Bahn und Fahrrad ***das*** Dreamteam der Verkehrswende. Doch die Radmitnahme in Zügen ist tatsächlich oft eher komplex, kompliziert – oder unmöglich. Ein DRAHTESEL-Überblick: damit der Rail- & Roadtrip auch gelingt.

Koralm- und Arlbergtunnel sind Rad-Nadelöhre, weil Regionalzüge hier nicht fahren.

ZUGBEGLEITER: *Philipp Schober*

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen," Auch wenn Matthias Claudius 1775 in seinem Gedicht „Der Urian" vergaß, Frauen mit einzubeziehen: Sein geflügeltes Wort stimmt bis heute. Obwohl sich das Reisen seither grundlegend verändert hat: 1804 rollte die erste Dampflok, 1825 der erste öffentliche Eisenbahnzug, über Schienen. Zu erzählen gibt es dazu viel – aber noch mehr, seit Menschen versuchen, Fahrräder mit auf Reisen zu nehmen: Da kann man oft schon eine Menge erzählen, bevor es losgeht.

Egal ob beim Bikepacking, beim Reisen mit Mountainbike oder Rennrad oder nur für den kurzen Weg zum Strand: Im Urlaub möchten immer mehr Menschen nicht auf das Rad verzichten.

Doch die Radmitnahme ist in Zügen oft kompliziert. Unterschiedliche Bahnunternehmen, verschiedene Wagenausstattungen, die Wahl von Nah- oder Fernverkehr, Ticketing und Reservierungspflichten – es gibt da eine Unzahl von Faktoren, die es immer wieder spannend machen: Wird die Reise zum Genuss – oder doch eher eine mühsame Odyssee. Der DRAHTESEL hat versucht, einige der wichtigsten Knackpunkte des Rad-Reisens mit der Bahn aufzuschlüsseln – aber vermutlich, sicher sogar, ist diese Liste nicht vollständig.

Ausgebucht, überfüllt, verspätet

Bahn- und Radfahren liegt im Trend. Toll – aber eben auch ein zweischneidiges Schwert. Erst recht im Sommer, wenn alle im Zug zusammenkommen: Alltagspendlerinnen und -pendler, Wochenendausflugsfamilien und Touristengruppen – mit und ohne Rad. Das Problem ist da nie der oder die Einzelne – sondern die Menge: Exakt 206.898 Fahrräder wurden im Jahr 2023 mit Zügen der ÖBB transportiert. 2024 waren es dann um sechs Prozent mehr: 219.312. Zahlen für 2025 liegen noch nicht vor.

Eng wird es da aber nicht nur mitunter im Zug selbst, sondern auch auf

Illustration: Jonas Kalmbach

den Schienen. Der im Dezember feierlich eröffnete Koralmtunnel (er verbindet Graz mit Klagenfurt) etwa ist da ebenso ein Nadelöhr wie der Arlbergtunnel. Nur der schnelle Fernverkehr und Guterzüge dürfen hier durch – langsamere Regionalzüge sind nicht zugelassen. Was auf den ersten Blick noch ein Vorteil (schnellere Züge!) klingt, wird mit Rad und spontaner Reiselust zum Boomerang: Ohne Reservierung kommt man mit dem Rad nämlich nicht in Railjet & Co. – und Rad-Plätze sind oft Monate im Voraus ausgebucht.

Dabei schreibt eine EU-Verordnung seit Juni 2025 vor, dass neue oder generalüberholte Fernzüge mindestens vier Radplätze haben müssen. Klingt toll: Erstmals gibt es klare Mindeststandards. Doch der kurz darauf veröffentlichte „Cyclists Love Trains"-Report der „European Cyclists' Federation" sprach dann ernüchternd Klartext: 67 europäische Fernbahnen wurden da bewertet. Und der Durchschnittswert lag – erraten – exakt bei vier Fahrradplätzen, also dem Minimalwert.

Die Top-Platzierten waren Belgien, die Schweiz und Ungarn. Österreich liegt gerade noch im guten Mittelfeld. Spanien und Schweden sind die Schlusslichter.

Aber klar: Vier Plätze sind besser als gar keine. Aber eben doch zu wenig, um der rasant wachsenden Nachfrage gerecht zu werden.

Fahrrad ist nicht gleich Fahrrad

Um dann mit dem Rad zu reisen, muss meist zunächst das Rad verreisen. Was einfach klingt, wird rasch komplex. Manche Fahrradtypen sind nämlich generell von der Mitnahme in Zügen ausgeschlossen: Tandems, Liege- oder Transporträder etwa. „Aus Sicherheitsgründen" heißt es bei der Westbahn.

Bei der ÖBB können Spezialräder immerhin nur in speziellen Gepäckabteilen transportiert werden. So es sie denn gibt. Dafür sind eigene Reservierungen notwendig. Bloß: Die gibt es nur an ÖBB-Ticketschaltern oder telefonisch – online geht das nicht. Fahrradanhänger? In Nahverkehrszügen mit Mehrzweckabteilen ein Glücksspiel: Was „bei genügend Platz" genau bedeutet, entscheidet das Zug-Team nämlich erst vor Ort.

Im Fernverkehr: Reservieren

Für die Fahrradmitnahme im Fernverkehr der ÖBB ist aufgrund der begrenzten Stellplatzanzahl eine – kostenpflichtige – Reservierung erforderlich. In den ÖBB-Railjets gibt es derzeit zwischen fünf und sieben Fahrradhaken. Um diese zu erreichen, gilt es, sportlich und geschickt zu sein: In den Zug kommt man nur über steile Stufen – der Weg zu den Haken ist verwinkelt und eng. Und die Räder hängen dichter als dicht aneinander: Das ist sogar für fitte Bikepacker und -innen eine Herausforderung. Für ältere Menschen – gar mit schweren E-Bikes – ist das alleine fast nicht zu schaffen.

Bei der Westbahn gibt es dagegen einfachen Einstieg über breite Türen in Niederflur-Zügen. Das hilft auch, die Ein- und Ausstiegszeiten kurz zu halten. In den Doppelstock-Zügen der Weststrecke gibt es pro Zug 18 Fahrradstellplätze – 16 sind vorab reservierbar. Die Westbahnzüge nach Süden haben sieben Radplätze – im Winter nur vier.

Fahrrad-Stau

So verständlich die Reservierungspflicht aus Unternehmenssicht ist, schafft sie doch Probleme: Fällt ein Zug aus, oder versäumt man aufgrund einer Verspätung den nächsten, wird die Weiterreise problematisch. Ist im Folgezug kein Fahrradstellplatz frei, heißt es, auf Regionalzüge umsteigen. Was aber, wenn man durch einen der „schnellen" Tunnel muss?

Fällt ein Zug aus oder versäumt man den Anschluss, wird die Weiterreise problematisch.

Das Problem ist die Menge: Exakt 219.312 Räder wurden 2024 in Zügen der ÖBB mitgenommen.



Illustration: Jonas Kalmbach



„Voll“ ist untertrieben: Fahrradtetris an einem Sonntagnachmittag am Weg vom Neusiedlersee nach Wien.

Tipps fürs Reisen mit Fahrrad & Bahn:

Azyklisch Reisen: Hauptverkehrszeiten vermeiden – wenn es möglich ist, Alternativen zu Wochenenden, Feiertagen, Schulferienzeiten suchen. Am Mittwoch losfahren – und heimkommen – ist schlauer. Weniger Reiseverkehr heißt: weniger Verspätung, weniger Überfüllung, mehr Platz für Mensch & Rad.

Früh planen: Wer später bucht, geht oft leer aus – oder zahlt mehr. Ticketbuchung und Reservierung sind bei den ÖBB sechs Monate im Voraus möglich.

Online sind Tickets günstiger als an Automat und Schalter.

Mindestens 30 Minuten **Umsteigepuffer** einplanen: Mit Rad und Gepäck braucht man länger. Bahnsteigwechsel, defekte oder überfüllte Aufzüge sind Zeitfresser.

Das Faltrad ist der Joker schlechthin: Zusammengelegte Falträder (max 90 x 60 x 40 cm), sind kostenfreies Handgepäck.

Glücksspiel im Nahverkehr

Grundsätzlich gilt aber: Im ÖBB-Nahverkehr geht es sich (meistens – dazu später mehr) irgendwie aus. Anders sieht es aber aus, sobald Privatbahnen oder Busse mit im Spiel sind. Da gelten wieder eigene, oft sehr unterschiedliche Regeln – abhängig von Verkehrsverbund, Busanbieter oder Buslinie. Selbiges gilt für den Stadtverkehr.

ÖBB-Nahverkehrszüge haben fast immer Mehrzweckabteile. Meist sind sie im ersten und letzten Waggon. Fahrräder werden dort vergurtet, oder (selten) am Haken transportiert. Reservierung braucht das Rad hier keine – ein Ticket aber sehr wohl. Die Fahrradmitnahme erfolgt „nach Maßgabe des vorhandenen Platzes“, doch die Entscheidung, ob Platz genug ist, trifft – ausschließlich – der Zugbegleiter oder die Zugbegleiterin.

Vorbild Vorarlberg

In Vorarlberg sind seit 2023 Nahverkehrszüge mit mehr Platz in den Mehrzweckbereichen unterwegs. Hier haben – abhängig auch von Kinderwagen oder Großgepäck – bis zu 31 Fahrräder Platz. Nach Kopenhagener Vorbild werden die Räder bei der einen Tür hinein, bei einer anderen beim Aussteigen wieder hinausgeschoben. Die Bauweise ist „modular“: Im Winter gibt es mehr Sitzplatzreihen – im Sommer kann man sogar bis auf 39 Radplätze erweitern.

Damit sind aber die Grenzen des modularen Fuhrparkmanagements schon ausgereizt: Früher konnte man bei Bedarf einfach weitere Waggons anhängen – heute geht das aber nicht mehr. Moderne Fernverkehrszüge können nicht einfach verlängert werden. Außerdem gibt in vielen Bahnhöfen die Bahnsteiglänge die maximal mögliche Zuglänge vor, bedauern die ÖBB. Hinzu kommt: Züge „umstellen“ ist logistisch aufwändig – und der Rad-Platzbedarf oft auch stark tageszeitabhängig.

Der beschwerliche Weg zum Gleis

Logistisch herausfordernd ist die Rad-Mitnahme oft aber auch für die Fahrgäste: Viele Bahnhöfe haben immer noch keine – oder zu kleine – Aufzüge. Was Reisende mit Kinderwagen, Rollstühlen oder anderen Einschränkungen gut kennen, ist für „fitte“ Radreisende oft ein „Aha“-Erlebnis. Dass der Platz in Mehrzweckabteilen zuerst Kinderwägen und Rollstühlen zusteht, sei „klar und auch verständlich“, betont Radlobby-Bahnbeauftragter Wilhelm Grabmayr. Problematisch sei aber, „dass durch die Kombination von knappen Kapazitäten und dieser Prioritätenreihung oft Reisende gegeneinander ausgespielt werden.“

Endstation Schienenersatz

Manchmal heißt es aber auch bei – theoretisch – genügend Platz am Zug „Endstation“. Bei Schienenersatzverkehr nämlich. „Insbesondere bei länger geplantem Schienenersatzverkehr, etwa bei zeitlich länger dauernden

Foto: Philipp Schober

Baustellen, sollte es allerdings möglich sein, dass Fahrräder mitgenommen werden," fordert Robert Kermer, aus der Bahn-Rad-Arbeitsgruppe der Radlobby, Busse mit Fahrradträgern auszustatten, sei keine Raketenwissenschaft – das schaffen Fernbusunternehmen wie Flixbus schon lange, weiß Kermer.

Auch in vielen Tourismusregionen in Vorarlberg und Tirol, ja sogar auf einigen Bussen in Innsbruck, ist die Rad-Mitnahme auf manchen Linien möglich: Statt Skiträgern gibt es Fahrradträger am Heck.

Geht immer: Faltrad

Einen Plan B gibt es aber auch: Falträder. Um sie – zusammengeklappt und als reguläres Handgepäck – mitzuführen, braucht man, dank intensiver Radlobby-Interventionen, in Österreich dafür keine geschlossenen Taschen oder Säcke: Was beim Alltagspendeln schon lange Trend ist, setzt sich immer mehr auch bei Radreisenden durch.

Die Radlobby-Forderungen

Das zentrale Problem vom Rad am Zug sind für die beiden Radlobby-Experten Grabmayr und Kermer vor allem die fehlenden oder zu geringen Kapazitäten. Der europäische Mindeststandard von vier Rädern pro Fernzug reiche längst nicht mehr: „Zehn wäre die Untergrenze," so Robert Kermer.

Darüber hinaus wären bundesweit einheitliche Regeln und Standards wünschenswert: Derzeit, so die Radlobby-Experten, wird die Radmitnahme von jedem Verkehrsverbund nach eigenem Gutdünken gehandhabt. Grabmayr: „Das macht das Reisen mit dem Rad für die Kundinnen und Kunden maximal unübersichtlich."

Die Kombination aus Bahn und Rad, betonen die beiden Eisenbahn-Experten, ist einer der Schlüssel für klimafreundliche Mobilität. In der Theorie, so Grabmayr und Kermer, sei das bei Politik und Bahn-Unternehmen zwar schon angekommen – im Reise-Alltag aber oft noch nicht.

Um den Schwung des Bahn-Rad-Booms optimal zu nutzen, weiß Grabmayr, brauche es vor allem eines: „Vereinfachung und Niederschwelligkeit: Je einfacher die Kombination von Rad und Bahn wird, desto mehr Menschen nutzen sie."

Reisezüge können nicht einfach verlängert werden – und Bahnsteiglängen geben die maximale Zuglänge vor.

Radlobby-Strategie für Bahn & Rad
https://www.radlobby.at/bahn-undrad

Ratgeber Radmitnahme in Zügen
https://www.radlobby.at/radmitnahme-in-zuegen

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

radlobby

Foto: Bosch eBike Systems/Peter Provaznik



Bicycles and gear for everyday journeys.
From daily commutes to weekend escapes.

See our new ebike collection!

PELAGOBICYCLES.COM

Politik

„Mutige Verkehrspolitik rückt Menschen in den Mittelpunkt“

Kurt Fischer hob als Lustenauer Bürgermeister den Radverkehrsanteil auf unglaubliche 34 Prozent an. Wie? Das verrät er im DRAHTESEL-Interview.



„Was ich heute anders machen würde? Früher flächendeckend Tempo 30 einführen.“ **Kurt Fischer, Ex-Bürgermeister von Lustenau.**

GESPRÄCH: *Valentin Eisendle*

Kurt Fischer war 15 Jahre Bürgermeister von Lustenau. In dieser Zeit machte der „Fahrradbürgermeister“ seinen Heimatort mit fast 25.000 Einwohnern und Einwohnerinnen zur Fahrrad-Vorzeige-Gemeinde: Der VP-Politiker schaffte es, den Radverkehrsanteil auf 34 Prozent zu bringen.

Das Bürgermeisteramt hat der studierte Philosoph und Unternehmer mittlerweile zurückgelegt – rad-aktiv bleibt der 62-Jährige weiterhin: Bei einer von der Radlobby organisierten Befahrung der Wiener Argentinierstraße erzählt er von seiner verkehrspolitischen Vision – und wieso (s)eine Rad- und Fuß-Brücke in die Schweiz ein echtes Jahrhundertprojekt werden wird.

DRAHTESEL: *Warum fahren Sie gerne Rad?*

Kurt Fischer: Weil es gesund ist und – wenn die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist – auch sicher und effizient. Und: Man kommt auf schnellem Weg ans Ziel.

Wir sind gerade über Österreichs erste Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild gefahren: Wie war es?

Ich bin begeistert! Ich war vor zwei Jahren mit Schweizer Kolleginnen und Kollegen in Utrecht. Die Wiener Argentinierstraße erinnert stark an die Fahrradinfrastruktur dort, sie strahlt dieselbe Sicherheit aus. Und sie bringt die Leute dazu, aufs Rad zu steigen. Einfach genial, wie man da ins Zentrum kommt.

Schauen wir nach Westen, nach Lustenau: Was waren dort als Bürgermeister Ihre wichtigsten Schritte für den Radverkehr?

Die Entwicklung eines strategischen Konzepts in Zusammenarbeit mit dem renommierten Verkehrsplaner Hermann Knoflacher. Und die Ableitung von ganz konkreten Maßnahmen daraus. Mit der Zeit ist aus einzelnen Mosaiksteinen dann ein Gesamtbild entstanden. Das hat immer mehr Menschen abgeholt – auch jene, die anfangs skeptisch waren: Das Nutzungskonzept hat sie im Alltag eben überzeugt, weil sie erlebten, dass die Familie sicher mit Kindern ins Schwimmbad oder die Oma mit der Enkelin in die Musikschule radeln kann. Das war vorher oft nicht möglich. Die Menschen haben gemerkt: Aha, man kommt jetzt auf sicherem Weg – auf einem Radweg – hin.

„Die Menschen haben erlebt: Aha, die Familie kommt jetzt sicher ins Schwimmbad."

Foto: Marktgemeinde Lustenau

Dieses „Aha-Erlebnis“ hat vieles in Bewegung gesetzt – und unsere gemeinsame, fahrradfreundliche Vision wird langsam zur Wirklichkeit.

Was genau ist diese Vision?
Ganz einfach gesagt: Dass immer mehr Menschen aufs Fahrrad umsteigen. Das beste Beispiel dafür ist das Unternehmen „Blum“. Blum stellt Möbelbeschläge her und ist Vorarlbergs größter Arbeitgeber. Hier arbeiten auch viele Lustenauerinnen und Lustenauer. Bei Blum gibt es mittlerweile fast 4.000 Dienstrad-Leasing-Räder. Wenn man schon ein Dienstrad hat, das sich im Alltag bewährt, kauft man eventuell auch ein Lastenfahrrad oder einen Anhänger für die Kinder. Dadurch entwickelt sich bei uns eine Fahrradkultur, die von den Zahlen her fast schon Richtung Holland geht.

Lustenau war eine der ersten „Tempo 30“-Gemeinden Österreichs. Warum ist dieser sogenannte „Temposchutz“ so wichtig?
Im Bus hat mich unlängst eine 91-Jährige erkannt – und stolz erzählt, dass sie jeden Tag mit dem Fahrrad fährt: Die Begegnungszonen im Zentrum und die 30er- und 20er-Zonen rund um die Schulen machen für sie den Unterschied: Jetzt donnern die Autos nicht mehr mit 50 km/h an ihr vorbei. Dieses Beispiel ist genau das, was der dänische Stadtplaner Jan Gehl meint, wenn er sagt: „Eine Stadt muss für Acht- und für 88-Jährige funktionieren.“ Wenn sie selbstbestimmt und sicher mobil sein können, dann funktioniert sie für alle.

Seit 1994 dürfen Kommunen an Ortstafeln Tempolimit-Tafeln aufhängen. Warum ist das ein Erfolg?
Der Erfolg hängt davon ab, welche Zahl dort steht. Bei uns ist es die 30. Die Möglichkeit, diese Höchstgeschwindigkeit so zu verordnen, ohne einen Schilderwald zu schaffen, haben wir genutzt. Es hat funktioniert: Nach einer kurzen politischen Diskussion wurde es ruhig. Der Lärm sinkt exponentiell. Die Menschen nutzen die – im doppelten Sinn – beruhigten Straßen mit dem Fahrrad.

Was raten Sie zögerlichen oder skeptischen Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern?
Es braucht ein langfristiges Commitment und eine Gesamtstrategie, nicht nur Einzelmaßnahmen. Es braucht eine fixe Zielsetzung: ein sicheres, zusammenhängendes Wegenetz. Einzelstrecken bringen nichts, solange der Rest des Netzes gefährlich bleibt.

Und was schreiben Sie überregional, also der Bundespolitik, ins Mobilitäts-Stammbuch?
Das entscheidende Wort ist: Wertehaltung. Welche Werte vertritt die Verkehrspolitik? Die Stimmungsmache unter anderem auf Social Media legt den Trugschluss nahe, dass, wer am lautesten schreit, tatsächlich für die Mehrheit spricht. Angesichts dieser Polarisierung – etwa „Auto gegen Rad“ – wird die Politik oft mutlos. Dabei sollte sie im Auge haben, was man mit einer mutigen Verkehrspolitik für die Menschen erreichen kann. Mutige Verkehrspolitik heißt: den Menschen in den Mittelpunkt rücken – zuerst in seiner ursprünglichen Bewegung gehend. Und als nächstes in seiner aktiven Mobilität auf dem Fahrrad.

Wohin führt die Reise für Lustenau?
Ganz klar: in die Champions League der europäischen Fahrradregionen. Da spreche ich für das gesamte Rheintal. Diese Region hat enormes Potenzial, eine lebenswerte und sehr attraktive Fahrradregion zu werden – für den Alltagsverkehr, aber auch touristisch. Jetzt braucht es Entschlossenheit und Ausdauer. Aber es ist zu schaffen. Auch und gerade aufgrund der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Projekt „Velotal Rheintal”.

Dabei geht es – unter anderem – um eine Rhein-Brücke, die die Schweiz und Österreich gemeinsam finanzieren. Aber: Was macht diese Rad- und Fußbrücke so besonders?
Seit über einem Jahrhundert arbeiten viele Menschen aus Vorarlberg in der Schweiz. Umgekehrt kommen viele zum Einkaufen oder in die Gastronomie nach Vorarlberg. Die Brücke macht das nun sicherer. Sie ist ein Leuchtturmprojekt, aber auch eine architektonische Attraktion. Das Architektenteam von Giorgio Masotti aus Bellinzona im Tessin hat das Projekt mit gutem Grund „Verweilen” genannt. Das ist mehr als einfach nur ein Schlagwort: Die Brücke verbreitert sich in der Mitte auf sechs Meter und lädt – mitten über dem Rhein, genau auf der Grenze zwischen zwei Ländern – mit Sitzbänken und viel Platz zum Verweilen und Fotos machen ein. Ich bin sicher: Wenn sie 2028 fertig ist, wird sie sowohl für den Berufsverkehr als auch für Menschen, die den Urlaub bei uns verbringen, ein Highlight.

Was würden Sie heute genauso machen, was anders?
Die strategische Ausrichtung war eine glückliche Fügung. Ein großes Team, das hinter und mit mir das Vorhaben umgesetzt hat – das würde ich wieder so machen. Was ich anders machen würde? Ich würde viel früher flächendeckend Tempo 30 in der Gemeinde einführen.

„Social Media legt nahe, dass, wer am lautesten schreit, für die Mehrheit spricht. Da wird die Politik mutlos."



Zur Person
Kurt Fischer (VP) ist 62 Jahre alt und war 15 Jahre Bürgermeister der 25.000 Bewohnerinnen und Bewohner der Vorarlberger Marktgemeinde Lustenau

YouTube Tipp:
„Lernen von Österreichs Fahrradgemeinde Nr.1“

In 7 Schritten zur Tempo-30-Gemeinde:
radlobby.at/temposchutz

Foto: Marktgemeinde Lustenau

Zur 36. Novelle der StVO

Die Anfang Mai in Kraft getretenen Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) ändern auf Rädern, Scootern und E-Bikes doch so manches.



Johannes Pepelnik
ist Rechtsanwalt in Wien
und Vertrauensanwalt
der Radlobby

Am 1. Mai trat die Helmpflicht auf E-Bikes bis zum 14. und E-Scooter bis zum 16. Geburtstag in Kraft, ebenso neue Ausstattungsvorschriften für E-Scooter und die automatisierten Zufahrtskontroll-Optionen. Und ab 1. Oktober 2026 gelten dann neue Regelungen für „E-Mopeds".

Welche Neuerungen bringt die 36. StVO-Novelle?

- Neufassung des Fahrradbegriffs
- Einführung einer Helmpflicht für E-Bikes bis zum 14. und E-Scooter bis zum 16. Geburtstag.
- neue E-Scooter Regeln: Blinker, Klingel, 0,5 Promille-Grenze
- kameraüberwachte Zufahrtskontrollmöglichkeiten für Städte und Gemeinden

Zum Fahrradbegriff

Per Definitionen war (und ist) ein Fahrrad „ein Fahrzeug, das mit einer Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen Kraft auf die Antriebsräder ausgestattet ist". Die Erfordernis, die eigene Mobilität durch menschliche Kraft zu ermöglichen, wurde schon bisher konterkariert, da ja auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge als Fahrräder galten, deren Antrieb dem eines Elektrofahrrads entspricht.

Damit war die Erfordernis der menschlichen Kraft zur Fortbewegung eines Fahrrades im rechtlichen Sinn obsolet geworden und auf Radverkehrsanlagen waren und sind (vornehmlich von Essenslieferdiensten genützte) Fahrzeuge unterwegs, die nicht mit menschlicher Kraft fortbewegt werden, aber „Ich bin ein Fahrrad"-Schilder tragen.

Die Neuerung schafft nunmehr Ausnahmen vom Fahrradbegriff:

Nicht als Fahrrad gelten Fahrzeuge der Klasse „L1e-B", die gänzlich ohne oder zusätzlich (zu menschlicher Kraft) mit einem elektrischen Antrieb ausgestattet sind.

Hervorzuheben ist, dass für den Fahrradbegriff der Hilfsantrieb den Hauptzweck haben muss, die Pedalfunktion zu unterstützen. Damit muss alles, was alleine fahren kann, die Fahrbahn benutzen, inkl. Kennzeichen, Zulassung, Haftpflichtversicherung und Helmpflicht für alle.

Helmpflicht

Bisher galt Helmpflicht für

- Kinder unter 12 Jahren beim Radfahren und beim Transport in einem Fahrradanhänger
- E-Biker und E-Bikerinnen, weil „sorglos in eigenen Angelegenheiten" (gemäß einem OGH-Urteil)
- Rennradfahrer und -fahrerinnen (ebenfalls: gemäß einem OGH-Urteil)

Neu ist nun die Helmpflicht

- für alle unter 14-jährigen bei der Verwendung von elektrisch unterstützten Fahrrädern
- für alle unter 16-jährigen bei der Verwendung von elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern = E-Scootern

Ab 1. Oktober 2026 dürfen E-Mopeds,E-Bikes, die ohne Tretunterstützung losfahren können, Radfahranlagen nicht mehr befahren. Man benötigt einen Führerschein, einen Motorradhelm, ein Kennzeichen – und es gilt die 0,5 Promille-Grenze.

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.

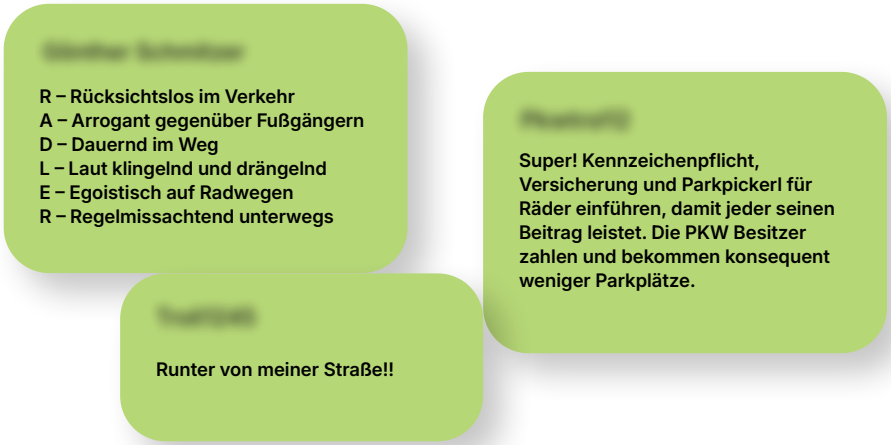
radlobby.at/mtg

Alle Vorteile für Radlobby-Mitglieder
Seite 2

HOW TO

Wie man Bike-Hatern im Netz antwortet

Werden Fake- und Hass-News im Netz nicht korrigiert, werden sie wiederholt - und irgendwann geglaubt. Richtiges Antworten ist aber „tricky“: Lassen sich korrekte Fakten wirklich genauso verdichten?



Wer kennt sie nicht? Rad-Hass-Postings im Netz. Aber: Wie drauf reagieren?

WORDING-TIPPS: *Tom Rottenberg*

Das Dilemma ist bekannt: Bleibt Falsches unkorrigiert, wird es irgendwann geglaubt. Besonders im Netz. Nur: Ausführliche, detaillierte Antworten liest dort (ausdrücklich: dort!) kaum jemand. Fundiert-detailliert gegen plumpe Polemik zu argumentieren, geht auf „SoMe“ ins Leere. Leider. Dort punktet nur, was pointiert, knapp und maximal-verdichtet ohne jede Relativierung grell aufpoppt.

Antworten auf diesem Niveau ist aber nicht nur elend, sondern schwierig. Erst recht, wenn die Fakten stimmen müssen. Darum: Hier ein paar, bewusst extrem-verknappte, Schnell-Konter auf gängig Hate-Postings.

Troll Autofahrer finanzieren Straßen, Radfahrer zahlen ja keine Steuern.
Antwort *Sagen Sie das meiner Steuerberaterin! Im Ernst: Auch Radfahrende sind steuerpflichtig. Sie finanzieren Straßen und Wege, auf denen Autos fahren. Wer glaubt, das Straßennetz wird durch NoVA & Mineralölsteuer finanziert, hat von Steuern keine Ahnung.*

... aber das Parkpickerl!
Glauben Sie, 58 Cent pro Tag finanzieren Wiens Straßennetz? Das Parkpickerl bringt Wien jährlich 180 Millionen – allein die „Stadtstraße“ kostet 460.

Radfahrer haben keinen Führerschein und keine Ahnung von der StVO.
Und seit der Pkw-Führerscheinpflicht fährt niemand zu schnell oder hat das Handy am Steuer in der Hand... 85 Prozent der Erwachsenen haben in Österreich den „Schein“: Dass jemand am Rad keinen besitzt, ist statistisch also kaum wahrscheinlicher als im Auto.

Radwege sorgen für Stau – dann kommt auch die Rettung nicht durch.
Im Gegenteil: So, wie mehr Straßen mehr Autoverkehr generieren, sorgen mehr Radwege für mehr Radverkehr. Sitzen mehr Menschen am Rad, haben die, die tatsächlich ein Auto brauchen, mehr Platz. Rettung, Polizei und Feuerwehr umfahren im Notfall Staus am Radweg – wenn er breit genug ist. Gut so.

Wann kommen endlich Nummerntafeln für Fahrräder?
Stimmt! Seit Autos Nummerntafeln haben, parkt ja niemand falsch! Fahrrad-Nummerntafeln kosten mehr als sie bringen. Darum gibt es sie nirgendwo auf der Welt – außer in Nordkorea.

WAS HEISST EIGENTLICH?

Verkehrsfilter

Verkehrsfilter – in der Fachsprache: „modale Filter“ – sind z. B. Poller oder Blumenkübel, die so auf der Straße aufgestellt werden, dass man zu Fuß oder am Rad problemlos, mit dem Auto aber nicht durchkommt. Die verschiedenen Verkehrsarten („Modi“) werden also gefiltert.

Modale Filter sind eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, den Verkehr zu lenken. Wohnviertel lassen sich so einfach verkehrsberuhigen, zugleich entstehen komfortable Radrouten. Wichtig bei Planung und Installation: Auch Transporträder, Fahrräder mit Anhängern sowie Menschen mit Rollatoren, Kinderwägen oder Rollstühlen müssen gut durchkommen.

Zu den Verkehrsfiltern zählen auch mobile Scherengitter, wie sie etwa für 30 Minuten vor Beginn und nach Ende des Unterrichts vor Schulen aufgestellt werden, um „Elterntaxis“ zu reduzieren, aber das Radfahren weiterhin bis zur Schule zu ermöglichen. Die Kinder sind dadurch sicherer unterwegs.

Auch durch Verkehrszeichen ließe sich unerwünschter Verkehr ausschließen (etwa durch Einbahnen oder Fußgängerzonen mit Rad-Ausnahmen) – einfache „Durchfahrt für Kfz verboten“-Schilder werden in der Praxis jedoch oft ignoriert.

Die flächendeckende Implementierung modaler Filter in Nebenstraßen könnte vielen Menschen entspanntes und komfortables Radfahren ermöglichen. Etwa in Fahrradstraßen, Begegnungszonen oder im untergeordneten Straßennetz. Darüberhinaus profitiert auch die Anwohnerschaft durch geringere Fahrgeschwindigkeiten, weniger Lärm, bessere Luft- und Aufenthaltsqualität sowie mehr Platz für alle.

Mario Sedlak



Dünne Stange, fette Wirkung: Im Fachjargon sagt man „Verkehrsfilter“.

Foto: Mario Sedlak, Illustration: Isabella Schlagintweit

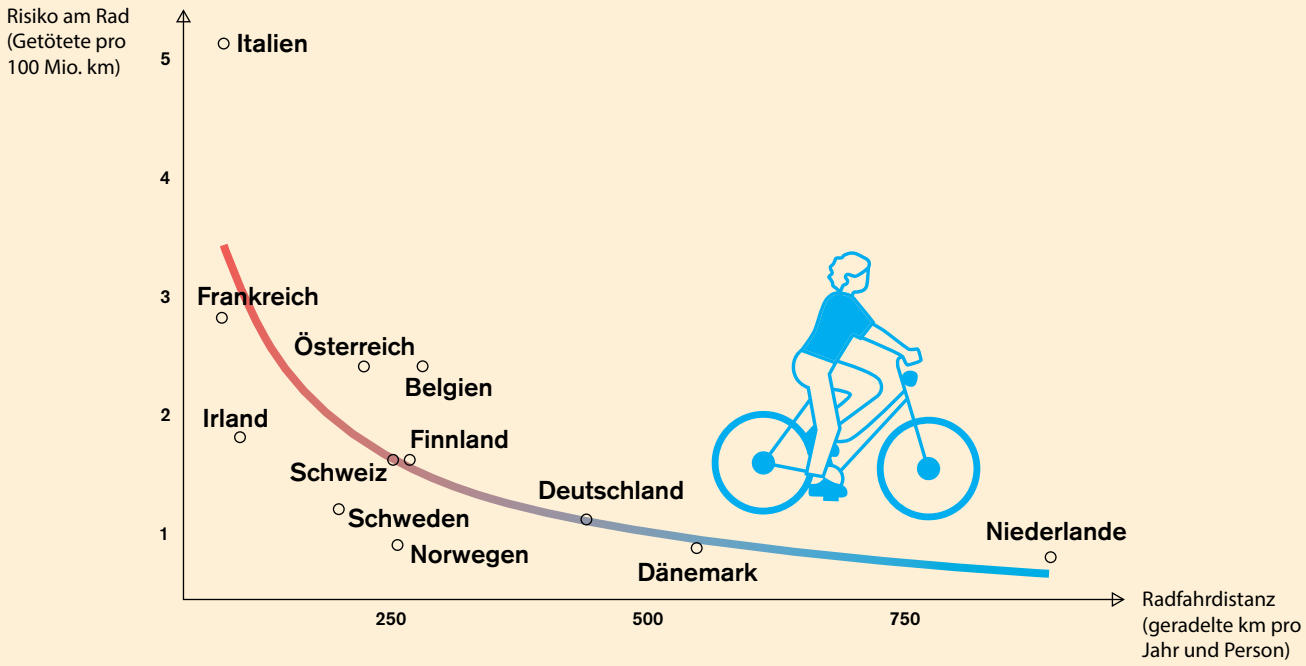
Wenn wir schon mal von „gefährlich“ reden …

Ein Blick hinter die Zahlen von Unfall- und Verkehrsstatistiken

INFOGRAFIK: *Daniela Bernold* RECHERCHE: *Roland Romano*

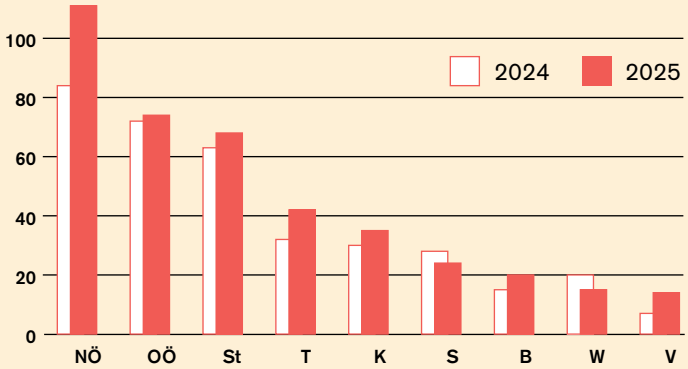
Radfahren als „gefährlich“ zu framen ist gängig, einfach – und falsch. Internationale Zahlen belegen: Wo mehr gefahren wird, passiert – dank guter Infrastruktur – weniger. Und: Was „Fahrradunfall“ genannt wird, hat meist jemand anderer verursacht.

Wo mehr Rad gefahren wird, ist Radfahren sicherer



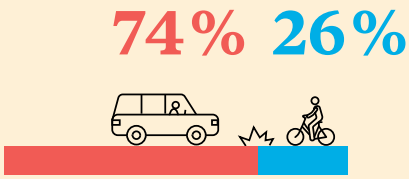
Path Report 2022, Make Way for Walking and Cycling

Anzahl der Verkehrstoten nach Bundesland



Statistik Austria, Statistik der Straßenverkehrsunfälle

Unfallverursacher

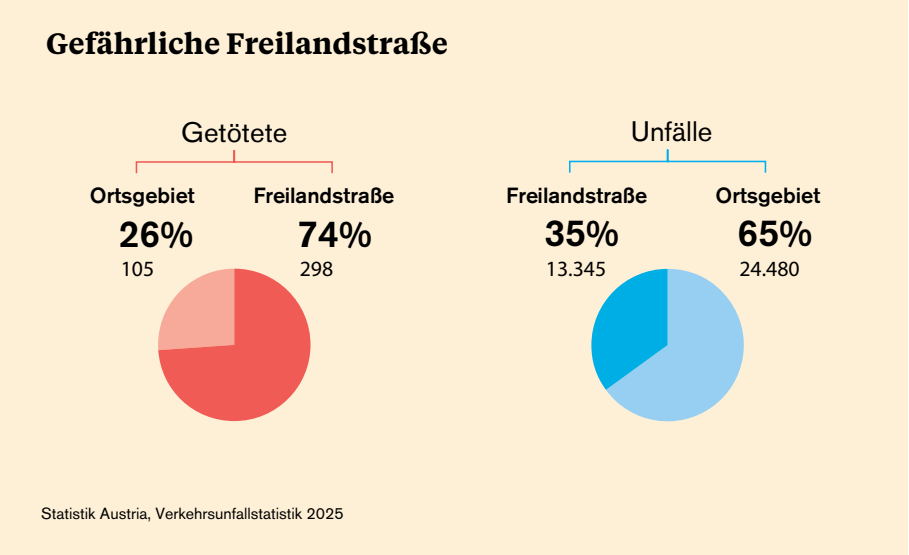


Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2024

Wie Radfahren „gefährlich“ gemacht wird

Infrastruktur

Von 2024 auf 2025 hat sich die Zahl der am Rad Getöteten verdoppelt. Wer der Unfallstatistik aber einen zweiten, analytischen Blick gönnt, erkennt: Die Gefahr geht vom motorisierten Verkehr aus.



BERICHT: *Valentin Eisendle* INFOGRAFIK: *Daniela Bernold*

Im Mai dieses Jahres veröffentlichte die Statistik Austria erste Zahlen aus der Verkehrsstatistik von 2025, die auch Daten zu Zusammenstößen mit Verletzten beinhalten. Noch fehlen darin zwar Details, die eine genauere Beurteilung ermöglichen – etwa exakte Umstände, Wetter oder Verschuldensfragen – aber eines geht unmissverständlich aus ihnen hervor: 2025 wurden mehr Radfahrende im Straßenverkehr getötet als in den Vorjahren: 65 nämlich – das sind mehr als doppelt so viele wie die 32 Getöteten aus 2024. Von den 65 im Verkehr getöteten saßen 31 auf E-Bikes.

Ursachenforschung

Um Statistiken richtig lesen und aus ihnen auch Schlüsse ziehen zu können, sind aber auch Fakten wichtig, die von den nackten Zahlen oft nicht wiedergegeben werden. Nur anhand dieser Details kann analysiert werden, wie und wieso es zu Unfällen kam.

Etwa ob, wo und wann Radfahren besonders riskant ist: Daraus lässt sich ableiten, welche Maßnahmen helfen können, sie zu verhindern. Denn grundsätzlich ist Radfahren eine sichere Art, von A nach B zu kommen.

Gefährlich wird es vor allem, wenn Kraftfahrzeuge den Weg von Radfahrenden kreuzen oder Autos sich Flächen mit Fahrrädern teilen. Insbesonders, wenn dabei hohe Geschwindigkeiten im Spiel sind.

Davon sind keineswegs nur Radfahrende betroffen: Verkehrsmittelunabhängig fand 2025 ein Drittel aller Zusammenstöße auf Freilandstraßen bei hohen Geschwindigkeiten statt – und sorgten für drei Viertel der 403 Verkehrstoten.

Der häufigste Grund für Zusammenstöße mit Verletzungsfolge dürfte auch 2025 Ablenkung oder Unachtsamkeit gewesen sein, gefolgt von nicht angepasster Geschwindigkeit. Innerorts lösten Vorrangverletzungen fast ein Drittel aller Unfälle aus.

Methodik und Narrativ

„Wichtig“, betont Radlobby-Sprecher Roland Romano, „ist in diesem Kontext aber auch das Hinterfragen von Erhebungs-Methodik, Zuordnungen und Wordings.“ Nicht zuletzt, so Romano, weil dadurch Bilder in den Köpfen entstehen. Diese „Narrative“ definieren dann die mediale und politische Einordnung.

Was Romano konkret meint? In der Statistik wird ein Unfall jener Verkehrsform zugeordnet, derer sich die verletzte Person bediente. Also ausdrücklich *nicht*, wer wen verletzt hat: Verletzt ein Kfz-Lenker eine Person am Fahrrad, wird das in der Regel als „Fahrradunfall“ katalogisiert – der Unfallgegner bleibt oft unerwähnt.

Romano kritisiert das massiv: „So entsteht das Narrativ, Radfahren sei gefährlich.“

Ein „Pkw-Unfall” ist es nämlich nur, wenn zumindest eine Person in – nicht: von – einem Pkw verletzt wird. „Dass drei Viertel der Rad-Kfz-Zusammenstöße, nach Statistik-Lesart oft ‚Rad-Unfälle‘ sind, tatsächlich aber durch Kraftfahrzeug-Lenkende verursacht werden, geht aus den Angaben nicht hervor.“ Romanos Fazit: „Für Radfahrende ist meist nicht das Radfahren, sondern der motorisierte Verkehr gefährlich.“

Falsche Zuordnungen

Hinzu käme, dass auch Sportunfälle oft zu „Fahrradunfällen“ werden: etwa Stürze auf alpinen Forststraßen. „Korrekt müssten Mountainbike-Unfälle den ‚Sport- und Freizeitunfällen‘ zugerechnet werden.“ Romano: „Das ist grob verzerrend: Alltags-Radverkehr wirkt so weniger sicher, als er ist.“

Tatsächlich sei Radfahren nämlich „per se recht sicher,“ betont der Radlobby-Experte: „Häufen sich Unfälle, hat das Ursachen.“ Kenne man sie, könne man Maßnahmen setzen. Romano: „Darum brauchen wir die Statistik.“

Auch, weil sie belegt, welche Maßnahmen die Verkehrssicherheit erhöhen: „der Ausbau des Radnetzes, getrennte Wege auf schnell befahrenen Straßen, Tempo 30 im Orts- und Mischverkehr – und konsequente Tempo- und Abstandskontrollen.“

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: *Andrzej Felczak*







Innsbruck Südring

Komfortabler Radweg ohne Cityanbindung

Der Innsbrucker Südring ist eine Hauptverkehrsroute für KfZ und für Radfahrende unbrauchbar. Im Masterplan Radverkehr 2030 steht aber eine Radverbindung – und diese jahrzehntealte Forderung wurde nun im Zuge von Umbauarbeiten erfüllt: Am südlichen Fahrbahnrand wurde die Lücke zwischen Olympiabrücke und Westbahnhof mit einem Zweirichtungsradweg geschlossen. Neu gepflanzte Bäume sollen dem Radweg Schatten spenden.

Die Abgrenzung zwischen Rad- und Fußweg erfolgt zwar durch eine Bordsteinkante, allerdings ist sie niveaugleich und flach, statt abgesetzt und schräg. Dadurch besteht erhebliches Risiko, dass Fußgänger sich auf den Radweg verirren.

Ein weiteres großes Manko sind aber die fehlenden An- und Verbindungen Richtung Innenstadt. Zwischen Graßmayr-Kreuzung und Westbahnhof – einer Strecke von 460 Metern mit drei Querstraßen – wurde keine einzige Querungsmöglichkeit des Südrings geschaffen.

Wien 20., Klosterneuburger Straße

Neue „intelligente“ Ampel entschärft Kreuzung

Entlang der Leipziger Straße führt der intensiv genutzte U6-Radweg. Die ungeregelte Querung mit der Klosterneuburger Straße – hier quert zusätzlich auch eine Straßenbahnlinie mit hoher Zugfrequenz – und starker Autoverkehr war insbesondere für ungeübte Radfahrende oder Sehbehinderte eine Herausforderung. Die Unfallstatistik bestätigt dies eindrucksvoll. Städtische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit waren also mehr als angebracht.

Die hier neu errichtete Ampel zeigt laut „Fahrrad Wien“ für Zufußgehende und Radfahrende grundsätzlich Grün. Nur dann, wenn Autos sich auf der Klosterneuburger Straße nähern, schaltet sie auf Rot. Kommt die Straßenbahn, haben alle – Autos, Rad und Fuß – Rot.

Für Radfahrende sind Ampeln aber eine echte Behinderung, da das Wiederbeschleunigen Muskelkraft und nicht bloß das Antippen des Gaspedals benötigt: Je weniger Ampelanlagen errichtet werden, umso mehr Menschen lassen sich zum Umstieg aufs Rad motivieren.

Villach, Drauradweg

Sanierung, Vorbereitung Beleuchtung

Ende 2025 fand eine Sanierung des Drauradweges im Abschnitt zwischen Seebach-Mündung und Technologiepark Villach statt. Sie erfolgte im Zuge eines Hochwasserschutzprojektes entlang der Drau.

Der Abschnitt ist rund 400 Meter lang und verläuft entlang des Draufers. Es wurde eine neue Asphaltschicht angebracht, Optimierungen des Quergefälles vorgenommen und der Radweg, wo es möglich war, verbreitert.

Der Drauradweg ist in diesem Abschnitt auch eine wichtige Route für Alltagsradfahrende. Auch deshalb wurden auf Anregung der Radlobby Kärnten im Zuge der Bauarbeiten Vorbereitungen für die hier dringend benötigte Beleuchtung vorgenommen. Die Kosten von rund 350.000 € trug zu zwei Drittel das Land Kärnten, ein Drittel finanziert die Stadt Villach.

Einfach online Radbeschwerden abgeben:
radkummerkasten.at

Fotos: A. Felczak, F. Stepanek, C. Zettinig







⊖ → ⊕

Wien 14. & 16., Steinbruchstraße

Radweg da – Radweg weg – Radweg wieder da

In der Steinbruchstraße verläuft eine Route des Wiener Hauptradverkehrsnetzes. Durch Sackgassen (mit Fahrrad-Ausnahme), über eine Brücke und den Flötzersteig, ermöglicht sie die gemütliche und sichere Fahrt zum Ottakringer Bad.

Bis Jänner 2026 wurde diese Route zwischen Maroltingergasse und Anton-Geiger-Weg als gemischter Geh- und Radweg geführt. Insbesondere für Familien mit Kindern war das ideal. Doch dann, plötzlich, wurde der Geh- und Radweg aufgelassen: Bodenmarkierungen wurden weggefräst, Verkehrszeichen abmontiert. Wieso? Das blieb – trotz Nachfragen – ungeklärt.

Im Mai 2026 war dann wieder alles anders: die Verkehrszeichen wurden wieder montiert, der Geh- und Radweg ist wieder da. Auch hier: Das „Wieso?“bleibt im Dunkeln.

Dass derartige Schildbürgerstreiche weder Unterhaltungs- noch praktischen Wert haben, liegt auf der Hand: Sie verärgern alle Beteiligten, verunsichern – und verursachen unnötige Kosten.

⊕

Wien 9., Borschkegasse/AKH

Eine attraktive Zufahrt zum AKH

Bisher gab es keine attraktive und sichere Zu- und Abfahrt mit dem Fahrrad zum Allgemeinen Krankenhaus. Entlang der Borschkegasse – oder vom Gürtelradweg kommend – gelangte man zwar zum südwestlichen Eck des AKH-Quartiers, ein legaler Zugang zum Hauptgebäude war jedoch nur schiebend oder über verwinkelte Seitengassen möglich.

Jetzt wurde die Kreuzung Gürtel/Borschkegasse durch eine Verkehrsinsel sicherer gemacht und ein durchgängiger, komfortabler Radweg parallel zur Einfahrt der AKH-Garage angelegt. Administrativ eine Herausforderung: der Radweganfang liegt auf Gemeinde-, die Weiterführung auf AKH-Grund.

Da man hier die stark befahrene Garageneinfahrt quert, gibt es eine markierte Fahrbahnanhebung. Das funktioniert: Beim Lokalaugenschein gab es zwischen Rad- und KfZ-Lenkenden weder Probleme noch Konflikte.

Außerdem wäre positiv zu erwähnen: Aus der Borschkegasse kommend, können Radfahrende über ein eigenes Stück Radweg ampelfrei auf den AKH-Radweg auffahren.

⊕ ⊖

Wien 22., Gewerbepark Kagran

Gewerbepark nur halbherzig angeschlossen

Ende 2025, Anfang 2026 wurde ein Radweg am Zwerchäckerweg zwischen Breitenleer Straße und Rautenweg errichtet. Radfahrstreifen in der Breitenleer Straße wurden zu Radwegen umgebaut. Damit ist nun das Gewerbegebiet Kagran per Fahrrad komfortabler und sicherer erreichbar. Das ist insofern relevant, als Gewerbeparks mit öffentlichen Verkehrsmitteln meist schlecht erschlossen sind, aber auch die Erreichbarkeit mit dem Rad selten mitgedacht wird.

So auch hier: Die an sich komfortabelste Zufahrt vom Zwerchäckerweg über die Sverigestraße ist mit einem automatischen Schranken versperrt. Der lässt sich – über eine Bordsteinkante und über eine Wiese – zwar umfahren, attraktiv ist das jedoch nicht. Es könnte aber vergleichsweise leicht mit einer asphaltierten Radzufahrt „repariert“ werden.

Die Radlobby hat eine umfangreiche Sammlung an Tipps, wie Einkaufszentren für radfahrende Kundschaft attraktiviert werden können – und stellt diese auf Anfrage gerne zur Verfügung.

Fotos: E. Haslinger, A.Felczak, C. Hütter

Brücken: Lackmustest der Prioritäten

Der Stellenwert von Rad- und Fußverkehr offenbart sich an und auf Brücken. Der internationale Vergleich zeigt: In Österreich dominiert „altes Denken“.



Kopenhagens „Cykelslangen“ ist längst zu einer Sehenswürdigkeit der europäischen Rad-Hauptstadt geworden.

ANALYSE: *Andrzej Felczak*

Egal, ob mit Eisenbahn, Kraftfahrzeug, Rad oder zu Fuß: An Brücken führt – im wahrsten Sinne des Wortes – kein Weg vorbei. Sie sind für die Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar. Brücken sind aber teuer in Errichtung und Erhaltung. Durch die komplexe Konstruktion und durch Wettereinflüsse, aber auch durch die Belastung durch Gewicht und Vibrationen schwerer Fahrzeuge werden Brücken schnell baufällig – und müssen kostspielig gewartet werden.

Auch deshalb fallen Radwege auf Brücken oft dem Sparstift zum Opfer – obwohl sie meistens nur einen geringen Anteil der Baukosten ausmachen: Wenn etwa bei der Errichtung keine Radweganschlüsse an den Brückenköpfen vorhanden waren, konnten die Brückenbauer Radwege oft nicht argumentieren.

Die Zeiten ändern sich aber. Heute wird immer öfter erkannt, dass Radwege auf Brücken Sinn machen. Radwege bis an Brückenköpfe sind heute Standard.

Gerade Brückenwartungen bieten daher die Chance, Versäumnisse wettzumachen – und Brücken mit Radwegen auszustatten. Ein Positivbeispiel dafür: die Praterbrücke in Wien. Auch wenn sie heute gültige Radwege-Standards nicht mehr erfüllt, war das „Nachrüsten“ eines Radweges 1996 wegweisend.

Aber auch international gibt es immer mehr Brücken, die auch – oder sogar nur – der aktiven Mobilität gewidmet sind.

Foto: Visit Kopenhagen

←
Cykelslangen oder „Fahrradschlangen-Brücke“

Ein Wahrzeichen der Rad-Hauptstadt

Diese Brücke in Kopenhagen dient ausschließlich dem Radverkehr. Sie verbindet die Dybbølsbro mit der Bryggebroen und ist vier Meter breit, 190 Meter lang und steht sechs Meter über dem Hafenbecken.

Den Namen hat sie von ihrem schlängelnden Verlauf und ist zu einem Wahrzeichen geworden.

Obwohl sie für Fahrräder reserviert ist, wird sie auch von vielen Zufußgehenden verwendet – und das führt zu Konflikten.



Luxemburg Adolphe-Brücke

Brückensanierung beim UNESCO-Weltkulturerbe

Die Adolphe-Brücke überquert das Petruss-Tal und verbindet die zum UNESCO-Weltkulturerbe zählende Luxemburger Altstadt mit dem Bahnhofsviertel. Die Doppelbogen-Brücke zählt zu den größten Steinbogenbrücken der Welt, die Gesamtlänge beträgt 153 Meter, ihre lichte Höhe 42 Meter. Sie war seit jeher eine Tourismusattraktion.

Im Zuge von Sanierungsarbeiten wurde 2017 zwischen den Doppelbögen – unter der Brückenplatte – eine vier Meter breite Hängebrücke mit einem Zweirichtungsradweg samt Gehweg errichtet. Dank den mehr als drei Metern Raum bis zu den Bögen der „alten“ Brücke, ist der Blick auf das Petruss-Tal weit und ungestört. Die Brückensanierung wurde hier nicht nur als Chance zur Attraktivierung aktiver Mobilität, sondern auch zur Schaffung einer zusätzlichen Tourismusattraktion genutzt – ohne das sensible UNESCO-Weltkulturerbe zu gefährden oder zu beeinträchtigen.

Immer mehr Städte erkennen, dass Radwege auf Brücken Sinn machen.



Bratislavas neue „Alte Brücke“

Eine wegweisend-neue „Alte Brücke“

Bratislavas „Stáry most“ (auf deutsch: Alte Brücke) ist tatsächlich die älteste Donaubrücke in Bratislava. Sie wurde 1890 als „Franz Josephs Brücke“ eingeweiht, aber im Zweiten Weltkrieg zerstört. Die 1946 errichtete Behelfsbrücke wurde 2013 abgerissen: 2016 wurde die neue „Alte Brücke“ fertig. Ausdrücklich als „nachhaltige Verkehrsader“ zur Anbindung des Wohngebietes Petržalka.

Die Stáry most ist Bratislavas einzige Donaubrücke ohne Kfz-Verkehr: In der Mitte verlaufen Straßenbahngleise, daneben, getrennt durch das Tragwerk, zwei je 1,5 Meter breite Einrichtungsradwege. Außerhalb liegen noch die drei Meter breiten Fußwege. Rad- und Fußweg sind durch ertastbare Bodenmarkierungen getrennt: Auch Sehbehinderte können die Brücke sicher benutzen.

Die Zufahrt erfolgt bequem über flache, geradlinige Rampen: International gilt die Stáry most deshalb als echtes „Best practice“-Beispiel.



Wien, Steinitzsteg

Radbrücke gehört vier Jahre dem Autoverkehr

Der Steinitzsteg (auch „Gelbe Brücke“ genannt) ist die nördlichste Wiener Donauquerung, die von Radfahrenden genutzt werden kann. Er verbindet den 20. und 21. Bezirk, ist Teil des Fernradnetzes „EuroVelo“ und ein wichtiger Zubringer für Pendlerinnen und Pendler zur U4 in Heiligenstadt.

Der Steg wurde im Jahr 1996 während der Sanierung der Nordbrücke als Ersatz für den Autoverkehr errichtet. Nach der Sanierung wurde der auf der Nordbrücke bis dahin bestehende Gehweg zum Autobahn-Pannenstreifen, dafür bekamen Rad- und Fußverkehr den Steinitzsteg.

Jährlich nutzen ihn über 840.000 Radfahrende: das ist mehr Radverkehr als am Opernring (außen) oder am Donaukanal.

Von 2028 bis 2031 wird die Nordbrücke wieder saniert: Der Steinitzsteg wird wieder zur Auto-Ausweich-Brücke und volle vier Jahre für Radfahrende und Zufußgehende gesperrt. Dem Radlobby-Vorschlag, nur eine der beiden Spuren des Steges für den Autoverkehr zu verwenden (bei Tempo 30 „verlieren“ Autos dadurch eine Minute) wollten Stadt Wien und ASFINAG nicht nähertreten.

Brückenwartungen böten die Chance, alte Versäumnisse wettzumachen.

Fotos: Marek Zahradnik, Pro Velo Luxembourg, Alexander Hammer



Wien, Praterbrücke

Bei Brückenanhebung Radweg „eingehängt“

Beim Bau des Flusskraftwerkes Freudenau (1992 – 1998) wurde die Praterbrücke (A23) umfangreich umgebaut und ein Radweg unter der Fahrbahn „eingehängt“.

Die Route wird als Pendlerstrecke über die Donau und (Freizeit)-Zufahrt auf die Donauinsel intensiv genutzt: 2025 wurden bis zu 13.000 Radfahrende pro Tag gezählt.

Die Breite des Zweirichtungsradweges beträgt jedoch nur 2,5 Meter: gemäß den heutigen Anforderungen ist das zu schmal, 3,8 Meter entsprächen hier den aktuellen Qualitäts-Standards. Die Zufahrten erfolgen über gewendelte, steile und unfallträchtige Rampen: Eine Adaption wäre dringend nötig – auch weil im Einzugsgebiet Wohnungen für 60.000 Menschen entstehen und das lokale Radverkehrsnetz entsprechend ausgebaut wird.

Radwege fallen oft dem Sparstift zum Opfer – obwohl sie nur einen geringen Kostenanteil ausmachen.

Der Praterbrücken-Radweg war – bei seiner Errichtung – ein Positivbeispiel.



Das Nadelöhr bei der UNO-City

Ein Problem, das niemand lösen will

Kaum jemand kennt den Namen, aber wer mit dem Rad über die Reichsbrücke fährt, nutzt die „Langstrecke Nord“ – und ärgert sich nicht nur über gefährliche U-Bahn-Ausgänge auf der Brücke (im Bild), sondern bei der U1-Station Kaisermühlen auch über ein lästiges, ziemlich gefährliches Nadelöhr: Man wird zunächst zickzack durch Fußgängerbereiche geleitet – und beim „Platz der Vereinten Nationen“ mündet dann eine 2,5 Meter schmale und steile Rampe für Radfahrende und Zufußgehende direkt in die Straße.

Für das Nicht-Lösen dieses Problems – man könnte parallel zur U-Bahn-Trasse eine Rampe errichten – machte die Stadt Wien lange das (damals Grüne) Infrastrukturministerium verantwortlich. Freilich: Auch jetzt, mit einem SP-Minister, der lange sogar Stadtrat in Wien war, ist weit und breit keine Lösung in Sicht.



Hainburg, Andreas-Maurer-Brücke

Frei nach Schiller: „Durch diese hohle Gasse …“

Die Andreas-Maurer-Brücke (bekannter als „Hainburger Brücke“) wurde 1973 eröffnet. Sie ist die einzige Donaubrücke mit Radmöglichkeit zwischen Wien und Bratislava. Über diese Brücke verläuft der Donauradweg und die Fernradroute EuroVelo 6.

Die Radbedingungen sind aber katastrophal: Die Zufahrtsrampen sind nur 1,5 m breit und voller Belagschäden. Der Weg selbst für Zufußgehende und Radfahrende dann oft nur 1,35 Meter schmal.

Wenn Radfahrende oder Radfahrende und Zufußgehende einander begegnen, ist das gefährlich – auf der Brückenfahrbahn zu fahren jedoch verboten. Eine Verbreiterung des Rad- und Fußwegs bei der nächsten Sanierung ist dringend erforderlich.



Helsinki Kruunuvuorensilta

Die längste autofreie Brücke der Welt

Mit 1.191 Metern ist die Kronenbrücke (finnisch: Kruunuvuorensilta) die längste Brücke Finnlands. Sie ist gleichzeitig die längste autofreie Brücke der Welt. Am 18. April 2026 wurde sie für Fußgänger und Radfahrer freigegeben, tausende Menschen nutzten sie schon am ersten Tag. Die Brücke verbessert die Verbindung zwischen den östlich liegenden Inseln und dem Stadtzentrum Helsinkis.

Auf der Brücke wird noch eine Straßenbahntrasse errichtet, nächstes Jahr soll der Fahrbetrieb beginnen. Die Errichtung der Kruunuvuorensilta hat 130 Millionen Euro gekostet – sie soll den Umstieg vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel attraktiv machen.

Foto: T. Rottenberg, A. Felczak, M. Tulenheimo

LAA UND DEUTLICH

Darf man sich schon freuen?

Barbara Laa über das Problem, sich zwischen Jubel und Kritik zu entscheiden, wenn neue Radwege angekündigt werden.



„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.

Die Wiener Ringstraße wird endlich umgestaltet. Hurra! Wirklich. Was für ein Erfolg für all jene, die sich seit Jahren – manche seit Jahrzehnten – dafür einsetzen! Die Radlobby, zahllose zivilgesellschaftliche Aktivistinnen und Aktivisten – und (wenige) in Politik und Verwaltung. Für alle, die drangeblieben sind. Und vor allem: Was für ein Gewinn für alle, die in dieser Stadt Rad fahren!

Trotzdem trübt zeitgleich ein zweiter Gedanke die Freude: Kommt das nicht viel zu spät? Warum wird nur auf einer Straßenseite radfreundich umgebaut? Und: Was bedeutet das eigentlich für den Fußverkehr?

Das Yin-Yang-Paradoxon

Wer sich länger mit nachhaltiger Mobilität beschäftigt, kennt dieses Gefühl gut. Diese Gleichzeitigkeit von Freude und Frustration. Von Fortschritt – und dem Wissen, wie viel mehr leicht möglich gewesen wäre. Das betrifft nicht nur den Ring in Wien, sondern sehr viele Projekte in Österreich.

Was ich persönlich von diesem Wechselbad, diesem Yin-Yang der Gefühle halte? Ich kann beiden Zugängen und Reaktionen viel abgewinnen. Der Freude: endlich passiert etwas! Jahrelang erhobene Forderungen werden Realität. Raum wird neu verteilt. Radfahren wird – zumindest abschnitts- und schrittweise – sicherer. All das ist wichtig. All das verdient Anerkennung.

Der kleine große Wurf

Dennoch ist da immer auch die wissenschaftliche, fachliche und professionelle Perspektive: Der Blick auf all das, was weiterhin fehlen wird. Auf Kompromisse. Auf verpasste und vergebene Chancen. Auf mutigere, ambitioniertere Ideen, die zwischen politischem Klienteldenken, veralteten Richtlinien und Angst vor dem „Shitstorm“ in sozialen Medien und Boulevard verloren gegangen sind. Der vermeintlich große Wurf wirkt da sehr rasch wieder erstaunlich klein.

Aber nicht nur deshalb fällt mir Kritisieren oft leichter: Der professionelle, fachliche Blick, das Wissen, was anderswo längst „State of the Art“ ist, offenbart sofort, was besser ginge. Auch, weil Ausmaße und Tempo des Klimawandels jeden politisch als „großen Wurf“ bejubelten Fortschritt immer noch als viel zu zögerlich und klein, als „Babysteps“, wirken lassen.

Dennoch glaube ich, dass Feiern wichtig ist. Nicht aus Naivität – sondern weil Veränderung politisch und gesellschaftlich nur funktioniert, wenn Fortschritte sichtbar gemacht und angesprochen werden: Menschen brauchen Rückenwind. Verwaltung braucht Rückhalt. Und Politik reagiert auch darauf, ob Veränderungen Unterstützung bekommen.

Trotzdem: Immer auch loben

Vielleicht geht es also gar nicht um die binäre Frage, sich zwischen Jubel und Kritik entscheiden zu müssen: Es braucht beides. Das sichtbare Feiern – und die ehrliche fachliche Kritik. Den Jubel – aber auch die Diskussion über Details und Versäumnisse.

Die Anerkennung für kleine Schritte – aber eben auch den Hinweis darauf, dass ein einzelner Radweg noch keine Verkehrswende ist.

Und, ganz klar, natürlich ist es sinnvoll, Art und Zeitpunkt der Reaktionen richtig zu takten: Frühes, laut artikuliertes Lob kann helfen, Projekte überhaupt erst möglich zu machen. Detaillierte Kritik später kann dafür sorgen, dass nachjustiert und besser umgesetzt wird. Und: Nicht alle Diskussionen müssen oder sollen gleichzeitig geführt werden.

Kurz: Eine einfache Antwort habe ich nicht. Aber vielleicht ist ja genau diese Ambivalenz ein Fortschritt: Denn lange Zeit gab es in der Verkehrspolitik schlicht und einfach gar keinen Anlass, die Frage, „Frust oder Freude?“ überhaupt zu stellen.

Fotos: Peter Provaznik

Radlobby ARGUS Shop



praktisch

Ventiladapter BySchulz
verschiedene Farben
4,95 Euro



Super Preis

Kenzel Sit N´Go
7-Gang ultra Tief-Einsteiger, ideal für Senior*innen und beeinträchtigte Personen
nur 489 Euro





Lazer Helm
verschiedene Modelle
von 49–59 Euro

50% Rabatt

Montreet
The Runner Jacke
statt 239 Euro
nur 120 Euro





Radlobby ARGUS-Shop
Beratung | Reparatur | Service

Frankenberggasse 11, 1040 Wien, Mo–Fr **14 – 19 Uhr**, Sa **10 – 14 Uhr**.
Für Informationen zur Radlobby-Mitgliedschaft und Produkten rufen Sie uns an unter **01/5050907** oder besuchen Sie uns in der Frankenberggasse.
Bestellungen auch telefonisch oder per Mail: **shop@argus.or.at.**

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

WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

Dünn, dünner, TPU

Was können TPU-Schläuche und was bringen sie?



Minimalismus versus „Klassik“: TPU- und Butyl-Schlauch

EXPERTISE: *Petra Moser*

War vor einigen Jahren Tubeless-Bereifung in aller Munde, hat sich nun eine neue Innovation im Segment der Fahrradbereifung etabliert: der TPU-Schlauch. TPU steht für „Thermoplastisches Polyurethan“ und ist ein Kunststoff, der im Vergleich zu den gängigen Schläuchen aus Butyl, durch sehr geringes Gewicht bei hoher Luftdichtheit, besserer Pannensicherheit und kleinem Packmaß auftrumpft.

Unscheinbarer Wunderwuzzi …

Auch beim Rollwiderstand, der bei Fahrradbereifung so entscheidend ist, liegt der TPU-Schlauch klar im Vorteil. Zudem besticht TPU als Material auch im Bereich Nachhaltigkeit, da es vollständig recycelbar ist. Die meisten Hersteller liefern mit dem Schlauch mittlerweile auch gleich Flickpatches – ein Loch kann damit ganz einfach repariert werden.

Dennoch macht es wenig Sinn, die „klassischen“ Butylschläuche sofort gegen den Wunderwuzzi TPU auszutauschen. Die Vorteile des TPUs spielen im Bereich des Alltagsradfahrens eine nicht unmittelbar zentrale Rolle:

- Gewicht und Rollwiderstand sind vor allem im Amateur- und Profibereich echte „Gamechanger“, aber nicht unbedingt am Weg in die Arbeit oder auf die Donauinsel.
- Vor allem aber liegen die Kosten von TPU-Schläuchen in der Regel beim zwei- bis dreifachen eines herkömmlichen Fahrradschlauches und
- nicht alle TPU-Schläuche sind für Felgenbremsen geeignet, da sie nicht allzu hitzeresistent sind.

… aber nicht um jeden Preis.

All dies sollte die Kauf- oder Nichtkaufentscheidung mitbeeinflussen. Die Frage lautet weniger „TPU- oder klassischer Butyl-Schlauch“ sondern eher „Tubeless oder TPU“. Und: Wie sinnvoll und nachhaltig ist es, noch gut funktionierendes Material auszumustern?

Freilich: Wer viel Rad fährt, sollte sich durchaus überlegen, beim nächsten Schlauchtausch zum TPU-Schlauch zu greifen – gepaart mit qualitativ hochwertigem Reifen ist geringer Rollwiderstand nämlich sehr schnell zu spüren und erhöht den Fahrspaß immens – und wenn's nur am Weg zur Arbeit oder auf die Donauinsel ist.

FAHRTENBUCH

Stehaufrädchen

„Wow“, der Name des neuen Einstiegslaufrads des coolen heimischen Kinderrad-Weltmarktführers Woom, beschreibt die Reaktion von Kleinkindern und ihren Eltern treffend, sobald sie das erste Mal sehen, wie sich dieses Rad „selbst aufstellt“.

Selbst-balancierend, aber nicht mit High-tech-Gyroskopsensoren mit Motoren, sondern nach dem uralten, bewährten Stehaufmännchen-Prinzip bringt sich dieses Laufrad mit extra breiten Reifen von selbst in eine aufrechte Position.

Und mit gerade einmal neun Monaten – Tatsache: Kinder müssen noch nicht alleine gehen können – kann dann schon „losgeradelt“ werden. Freilich: Die ersten Schritte sind behutsam und langsam, aber dank dem „Buddy“ genannten Kuschelmonster, das als Stoßschutz fungiert, steht dem Kind stets ein freundlicher Begleiter zur Seite: Der spielerische Einstieg macht aus Stürzen (wenn überhaupt) Plumpser – das motiviert zum Üben.

Der selbstzentrierende Lenker erleichtert den Kindern das Lernen und die Tragefunktion das Rad-Tragen für die Eltern.

Die Verarbeitungsqualität? Wie bei Woom gewohnt: sehr hoch. Hinzu kommt ein entzückendes Verpackungsdesign-Detail: Das Laufrad rollt vor der ersten Verwendung aus dem Karton.

Farblich gibt es „pop peach“, „soft sprout“ und „dreamy sky“ – oder kurz und verständlich auf deutsch: blasses rosa-orange, grün und hellblau. Der kippsichere Einstieg in die Welt des Radfahrens kostet 179€ – und ist im Fachhandel oder auf woom.com erhältlich.

Ottilie Steinwender



Fotos: Petra Moser, Ottilie Steinwender

TEST

Von A nach B

Verirren war vorgestern, Landkarten gestern: Längst fährt man am Rad nach Navi-App. Nur: nach welcher?



Immer der Nase nach? Lustig – aber selten zielführend.

Wer sich ganz der Technik anvertraut, sollte sich nicht wundern, mitunter ein blaues Wunder zu erleben.

PFADFINDER: *Martin Granadia-Totschnig*

Ein Foodora-Fahrer auf der Autobahn, mit dem Rennrad auf der MTB-Strecke oder überhaupt im Leben falsch abgebogen?

Wo wir sind und wohin wir wollen – das sind uralte Fragen. Philosophinnen und Philosophen sinnieren und schreiben eit jeher darüber. Allerdings nicht im DRAHTESEL: Hier lautet der Auftrag ganz prosaisch „Test“, nicht „philosophische Abhandlung“. Schade? Ja sicher – vielleicht beim nächsten Mal...

Ganz ohne allgemeine Betrachtung und Einführung funktioniert das Thema „Navigation am Fahrrad“ allerdings auch nicht. Schließlich gibt es sehr unterschiedliche Arten von Radfahrenden, sehr verschiedene Anforderungen an Routenplanung, variierende Niveaus in Bezug auf Abenteuerlust – aber auch Geduld.

Bevor es also ums „Werkzeug“ gehen kann, ist eine kleine Typologie der „Routensuchenden“ daher notwendig.

Der Pragmatiker, die Pragmatikerin, ...

... will möglichst schnell von A nach B kommen, navigiert mit dem Mobiltelefon (das man ja ohnehin dabei hat), legt wenig bis keinen Wert auf Schönheiten am Wegesrand oder beschauliche Landschaften. Für diese Flotten zählt Zeit mehr als alles andere, dafür nehmen sie mitunter auch Verkehr, große Straßen oder andere Einschränkungen in Kauf.

Radflaneure und -flaneurinnen ...

... sind dagegen auf Genuss getrimmt, nehmen gerne Umwege in Kauf, werden dafür am Weg mit Ein- und Ausblicken in Land, Stadt und Leben belohnt.

Diese grob gefassten Typologien werden dann auch noch von unterschiedlichen Rad-Arten (Rennrad, Gravel, Mountainbike, Tourenrad) überlagert oder unterteilt: Am Ende gibt es also einen chaotischen Wust an verschiedenen Anforderungen und Ansprüchen, dem wohl – soviel sei vorweggenommen – keine App und kein Tool vollumfänglich gerecht werden kann: „Kompromiss“ lautet also das Gebot der Stunde – und Flexibilität kann ja sowieso nie schaden.

Wer sich aber voll und ganz der Technik anvertraut (oder ausliefert), sollte sich nicht wundern, wenn diese einmal auf nicht ganz optimale Wege führt. Zu klären wäre dann noch eine Frage: Will man mit dem Handy oder einem dezidierten Navi am Lenker unterwegs sein? Vor- und Nachteile gibt es auf beiden Seiten: wer öfter und länger unterwegs ist, sollte sich die Anschaffung eines Navis überlegen – ob Wahoo, Garmin, Coros oder Hammerhead ist da im Grunde egal.

Handys entleeren navigierend mitunter recht (sehr!) schnell ihren Akku, mögen Feuchtigkeit oft gar nicht gerne und bei den aktuellen Preisen eines iPhones ist es vermutlich auch billiger, wenn das Navi und nicht das Handy zu Bruch geht.

Aber Obacht: Suchtgefahr!

Abschließend noch – aufgrund persönlicher „Betroffenheit“ – eine kleine Warnung: Routenplanen kann süchtig machen! Während man sich auf Komoot schon mit den integrierten „Fotos von unterwegs“ quasi am Computer auf Reisen begeben kann, gibt es allerlei „Nerd-Stuff“, auf den man reinkippen kann – und wird.

„Wandrer“ etwa zeigt alle von einem selbst jemals befahrenen Wege auf der ganzen Welt – aber auch die, die noch fehlen. Und „Squadrats“ unterteilt die ganze Welt in große und kleine Quadrate, die natürlich auch alle erkundet werden wollen – perfekt für alle, die die Welt abseits bekannter Routen entdecken wollen!

Foto: Martin Granadia-Totschnig

Google Maps

Perfekt als „zweite Meinung“

Google weiß alles? Jein.

Google weiß zwar alles über Geschäfte, Verkehrslage, Hotelpreise und was man zuletzt zu Essen bestellt hat, ist aber bei der Fahrradroutenplanung zeitweise erstaunlich unwissend. Resultat dieses Nichtwissens sind Routen, die allzu oft über Wege und Straßen führen, auf denen man mit dem Fahrrad nur bedingt landen will. Umständliches Hakenschlagen und fehlende Radwegmarkierungen in den Karten kommen dann noch dazu. Googles „StreetView“ eignet sich allerdings großartig dafür, zu beurteilen, wie es vor Ort tatsächlich aussieht (erst recht in Kombination mit anderen Planungstools). Alles in allem: praktisch, um sich rasch einen Überblick zu verschaffen und die „grobe Richtung“ herauszufinden, im Detail aber nicht überzeugend.



Strava

Heatmaps und soziale Nähe

Eher Sport als Alltag

Etwas „sportlicher“ wird es mit Strava, hier kann zwischen Fahrrad und Mountainbike unterschieden werden, außerdem kann nach Wegoberflächen gefiltert werden. Strava arbeitet im Hintergrund stark mit Heatmaps, präferiert also jene Wege, die man selbst und vor allem viele Andere schon gefahren sind. Die fehlende Unterscheidung in Alltags- und Freizeitradeln kann hier aber leicht dazu führen, dass man mit dem Stadtrad dort landet, wo sonst Rennradlerinnen und -radler unterwegs sind.

Empfehlung für erklärte (Renn)Radtouren, bei denen es in erster Linie ums Fahren geht.



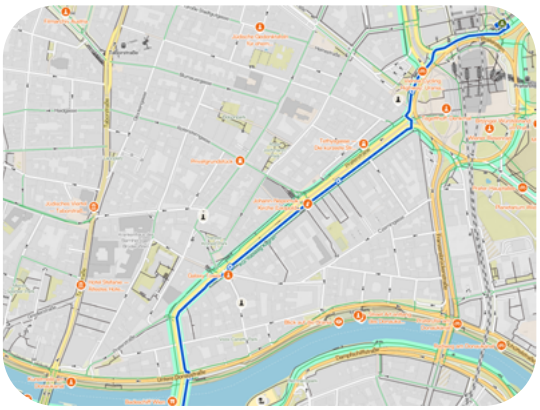
Komoot

Eierlegende Wollmilchsau

Routenplanung mit Bilderbuch

Hier lassen sich die meisten Parameter individualisieren, ein-/ausschließen, filtern und anschauen. Es gibt eine eigene Kategorie Gravel, zu jeder Tour und Gegend zahlreiche Fotos, anhand derer man sich ein Bild machen kann, Empfehlungen aus der Community und „Points of Interest“.

Komoot eignet sich am besten für all jene, die bewusst Zeit in ihre Routenplanung investieren wollen, um das Erlebnis Radfahren zu maximieren. In der Kategorie „Fahrrad“ (also nicht Renner, MTB oder Gravel) außerdem sehr gut für die Planung von Alltagsrouten mit gut gekennzeichneten Radwegen.



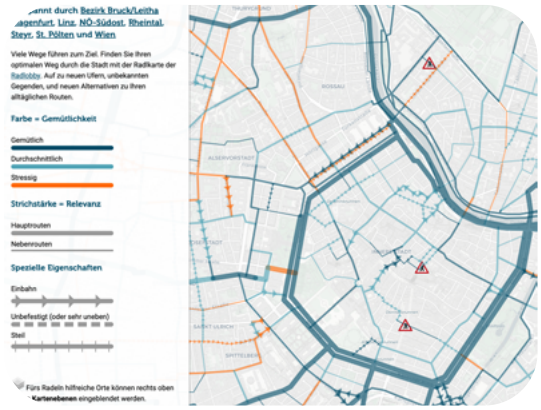
Fotos: Martin Granadia-Totschnig

radlkarte.at

Das Werkzeug für die Stadt

Navigieren nach Radlobby-Art

Das Tool der Radlobby bietet für ausgewählte österreichische Städte einen guten Überblick über vorhandene Radwege und -routen und kategorisiert diese nach „Gemütlichkeit“ und „Relevanz“ im Verkehrsnetz. Außerdem gibt es wertvolle Zusatzinfos über Beschaffenheit und Lage der Wege. Angesichts zahlreicher Baustellen und Sperren sind die aktuell gehaltenen Infos zu Fahrverboten und Umleitungen wertvoll.

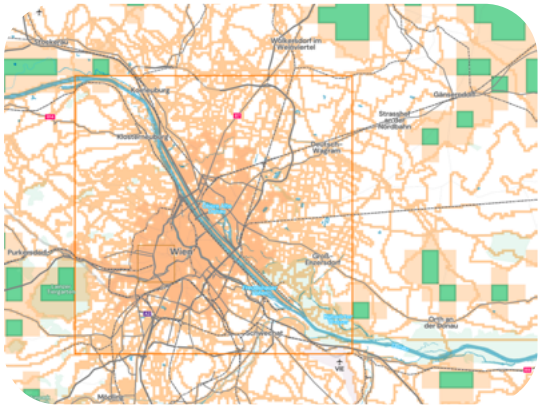


Squadrats

Wie Pacman – aber am Rad

Die Gegend einfach „auffressen“

Eigentlich eine Spielerei, aber in vielerlei Hinsicht horizonterweiternd sind Tools wie Squadrats. Kein klassisches Navigations- oder Planungstool: Hier geht es darum, Quadrate zu füllen und zu „fressen“ wie einst beim Pacman-Spielen. Bringt einen zwar definitiv nicht schneller und besser ans Ziel, erhöht aber den Spaß (und kann süchtig machen!).



Fotos: Martin Granadia-Totschnig

Anzeige



INNOVAMETALL

Fahrradinfrastruktur
endet nicht beim Radweg!

SICHER ANKOMMEN

SICHER ABSTELLEN

INNOVAMETALL GmbH
4240 Freistadt, Galgenau 28
www.innovametall.at

NEU AM MARKT

Das DRAHTESEL *Schaufenster*



A

otinga Guard
Die erste komplett abschließbare Fahrradtasche, die man ganz entspannt am Rad zurücklassen kann. Das Hauptfach wird durch einen innovativen Magnet-Verschluss und das mitgelieferte ABUS-Zahlenschloss diebstahlsicher verriegelt, zusätzlich lässt sich die Tasche fest am Gepäckträger abschließen. 100 Prozent wasserdicht, herausnehmbarer Organizer, das Volumen ist mittels Rolltop bis auf 27,5 Liter erweiterbar.

Gesehen **online**
151,30 €
otinga.de

B

Big Agnes COPPER SPUR UL2
Das freistehende Drei-Jahreszeiten-Bikepacking-Zelt besticht durch seine besondere Leichtigkeit bei gleichzeitiger Robustheit. Trotz seines Gesamtgewichts von nur 1,67 kg ist es aufgrund der Hyper-Bead-Technologie mit einem außergewöhnlich reißfesten und wasserdichten Gewebe ausgestattet. Bikepacking-spezifische Features wie das 30 cm kurze Shortstick-Gestänge und der wasserdichte Packsack erleichtern das Packen und Befestigen des Zeltes am Fahrrad.

Gesehen
online und im Fachhandel
559,95 €
bikepacking.at

C

adidas ALKATOR SP0124
Die breite, aerodynamische Shield-Form erweitert das periphere Sichtfeld deutlich und schafft mehr Überblick, Kontrolle und Sicherheit. Dank Clip-in-Option ist eine unkomplizierte Integration individueller Sehkorrekturen möglich. Erhältlich in 6 Varianten.

Gesehen
online und im Fachhandel
155 €
adidaseyewear.com



D



E



B

C



A



D

KEEGO

Das neue Modell „Mellow Yellow“ des Austro-Kult-Startups Keego strahlt Leichtigkeit, Wärme und sommerliche Energie aus. Die Titanbeschichtung innen garantiert einen plastikfreien und unverfälschten Geschmack. Volumen: 750 Milliliter.

Gesehen
online und im Fachhandel
44,90 €
keego.at

E

KTM
Das „Macina Fold“-Faltrad besticht mit einem neu entwickelten Rahmen, in dem der Bosch Performance Line PX Motor beeindruckende 90 Nm Drehmoment und bis zu 700 Watt Spitzenleistung liefert. In Kombination mit der Bosch PowerTube Batterie (500 Wh), dem wartungsarmen Riemenantrieb und der Shimano Nexus Nabenschaltung ist Fahrspaß garantiert.

Gesehen im
Fachhandel
4.099 €
ktm-bikes.at

F

VELLO Bike
Die Weiterentwicklung des Cargo E-Bikes „Vello Sub“ integriert den kraftvollen Bosch Cargo Line BDU38yy (Gen 5) Motor. In Kombination mit einem Dual-Battery-Setup von bis zu 1.600 Wh, also 2 × 800 Wh, sind maximal 350 km Reichweite möglich. Neue Magura Louise Bremsen, ein überarbeiteter Mittelständer, faltbare Plattformpedale und ein kürzerer Vorbau runden das Angebot ab.

Gesehen im
Fachhandel
SUB Enviolo ab 5.698 €
SUB 3x3 ab 6.698 €
vello.bike

Das Schaufenster entsteht in Kooperation mit Herstellern und Fahrradgeschäften.

Fotos: Hersteller

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
Karlsgasse 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

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

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

Radpunkt-Clemens Plasser
von hier aus weiter
Schmalzhofgasse 10
1060 Wien
Tel.: 0660 / 159 33 99
office@radpunkt.at
radpunkt.at

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

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

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

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

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

popsykkel – miteinander radeln
fahrräder, kinderräder, hauseigene werkstatt
Reindorfgasse 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

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

2radtreff huber e.U.
Fahrradfachbetrieb
Breitenfurterstraße 270
1230 Wien
Tel.: 01/869 63 75
office@2radtreff.at
2radtreff.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



Foto: Georg Gegenhuber

Die Kids fahren für alle

Unterwegs mit der Kidical Mass

„Damit eine Stadt für alle ‚funktioniert', müssen sowohl 8- als auch 88-jährige in ihr sicher mobil sein können." Nein, die rund 10.000 Kinder, die im Mai bunt und fröhlich als „Kidical Mass" in rund 30 österreichischen Orten und Städten unterwegs waren, kennen diesen Satz des dänischen Planers Jahn Gehl wohl eher nicht.

Das ändert aber nichts daran, dass sie – und ihre Eltern – spüren, was Gehl meint: Wer sichere und kindgerechte Radwege fordert, fördert damit Sicherheit und Lebensqualität aller.

Deshalb wird es auch im September wieder Kidical Masses in ganz Österreich geben.

Termine, Infos und die Anmeldung zum Newsletter gibt es auf

kidicalmass.at

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

Reiseausrüstung

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

Radabstellanlagen

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

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

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 Spezialist:innen für Dienstrad-Leasing!
Otto-Bauer-Gasse 6/3-5
1060 Wien
Tel.: 01/435 02 98
info@lease-a-bike.at
lease-a-bike.at

JobRad Österreich GmbH
Die Experten fürs Firmenfahrrad
Vorgartenstraße 206c
1020 Wien
Tel.: 01/934 64 00
info@jobrad-oesterreich.at
at.jobrad.org

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

Triebl – Dein Schuhmacher
Reparaturspezialist
Gersthoferstraße 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 Dienstrad
Exlgasse 24
6020 Innsbruck
Tel.: 0512 / 219 32 – 100
info@bikeleasing.at
bikeleasing.at

Ein Tag in Österreich-Ungarn

Diese verkehrsarme Tour vom Neusiedler See über Sopron nach Deutschkreutz funktioniert auch als Rundfahrt perfekt.



Blick auf das ungarische Ágfalva: Hier beginnt die „Welt von gestern".

PANNONIA-GUIDE: *Stefan Haider*

Diese Radtour durch das Grenzland zwischen Burgenland und Ungarn macht die sehr unterschiedliche Entwicklung zweier benachbarter Regionen seit der Grenzziehung vor 105 Jahren nicht nur sicht- sondern auch spürbar. Sie führt – geschichtsträchtig – durch abwechslungsreiche Landschaft mit Ausblicken in alle Richtungen. Und das auf gut befahrbaren Rad- oder Güterwegen: gut markiert und mit wenig Kfz-Verkehr.

Die Tagestour startet am Bahnhof Donnerskirchen, ab Wien mit der Bahn in einer Stunde erreichbar. Der Neusiedler See Radweg „B10" führt von dort eben zwischen dem Schilfgürtel und dem Ruster Hügelland etwa 19 Kilometer lang zunächst nach Rust – und dann nach Mörbisch.

Dann folgt eine „Bergetappe": rund 100 Höhenmeter auf dem EuroVelo 13, dem legendären „Iron Curtain Trail", gen Westen. Am Waldrand zahlt sich Stehenbleiben aus: umdrehen – und die grandiose Sicht über den gesamten See genießen.

Die Route folgt dann der Staatsgrenze. Heute ist es schier unglaublich, dass hier bis 1989 ein mit Minen „gesicherter" Grenzzaun war. Unmittelbar beim Grenzübergang St. Margarethen liegt auf ungarischer Seite die große Gedenkstätte an das erste Durchbrechen des Eisernen Vorhangs im Jahr 1989. Hügelab und hügelauf geht es nach Klingenbach, dann durch den Wald und zwischen Windrädern hindurch. Der Blick reicht weit: vom Schneeberg bis zu den Hängen des Wienerwaldes.

Nach dem Fuß- und Rad-Grenzübergang nahe Schattendorf erreicht man das ins einst überwiegend deutschsprachige ungarische Dorf Ágfalva. Hier beginnt – ganz plötzlich – eine andere Welt. Hier stehen noch viele sehr „ursprüngliche" Häuser. Modernisierungen fanden und finden – wenn überhaupt – in einem anderen Stil als in Österreich statt.

Sopron liegt etwa bei Kilometer 45 der Tour. Es ist – historisch seit der Römerzeit eine auch überregional wichtige Stadt – einen längeren Stopp mehr als wert.

Von hier gibt es drei Varianten zur Weiterfahrt: Mit dem stündlich fahrenden Zug zurück nach Wien. Oder: Über Harka bis zum Bahnhof in Deutschkreutz weiterradeln (man kommt dann auf 65 Kilometer). Oder aber die Runde über den Radweg Nr. 4 nach Fertörákos und zurück nach Mörbisch und Rust abschließen – und zusätzliche 16 Kilometer auf Strava (oder sonstwo) abspeichern.

https://de.eurovelo.com/ev13/austria-hungary

Briefe aus der Ferne

Neue Heimat Spanien

Mitte Dezember 2025 war es soweit: Ich bin mit meinem Mann und den beiden Katzen von Wien nach Spanien ausgewandert – denn in Österreichs menschenfeindlicher Politik haben wir als „inter-ethnic couple" keine Zukunft mehr. Auch die krasse Verfehlung der Wiener Mobilitätsziele 2025, die kürzlich publik wurde, ist ein Beispiel dieser Politik.

In der neuen Heimatstadt Castellón (nahe Valencia) fielen mir als Planungsexpertin und ehemalige Sprecherin der Initiative fürs Zufußgehen „Geht-Doch" (www.geht-doch.info), von Anfang an grundlegende Unterschiede in der gelebten Mobilitätskultur auf: Schon am ersten Wochenende – am letzten Samstag vor Weihnachten – konnte ich erstaunt beobachten, wie auf einer engen Einkaufsstraße die dichte Menschenmasse in der Mitte der Begegnungszone gemütlich aber selbstverständlich, dem Linienbus eine Bahn frei machte und nach ihm wieder „zusammenschmolz".

Generell achten die Menschen im innerstädtischen Verkehrsgeschehen in Castellón viel mehr aufeinander. Zum Beispiel wird der Vorrang für Menschen zu Fuß an Zebrastreifen hier immer eingehalten. Vielleicht liegt's generell am ausgeprägten sozialen Leben auf der Straße hier?

Nur Alltagsradfahrende gibt es – trotz halbwegs gut ausgebauter Radinfrastruktur – überraschend wenige. Ich persönlich habe zu Fuß und mit dem Rad hier jedenfalls meine 15-Minuten-Stadt gefunden.

Sophie Thiel

Gut zu Alltagsradfahrenden: Castellón – 60 km nördlich von Valencia



Fotos: Stefan Haider, Sophie Thiel

Vom Wind, vom Wasser und der Zeit

Andere träumen davon, Esther Gureczny und Fridolin Glatter taten es: Sie kündigten Jobs und Wohnung – und machten sich auf, Patagonien zu beradeln. Philipp Schober hat ihre Geschichten aufgezeichnet.



Der „Lago General Carrera“, Südamerikas zweitgrößter See



Über die Reisenden
Vor ihrem Abenteuer lebten und arbeiteten Esther Gureczny (28) und Fridolin „Frodo“ Glatter (29) in Wien. Sie als Ärztin, er als Softwareentwickler.
Nach zwei mehrwöchigen Radtouren gaben sie Jobs & Wohnung auf – und fuhren los.

Fotos: Esther Gureczny, Fridolin Glatter

Seit 5. Jänner 2026 radeln Esther Gureczny und Fridolin „Frodo“ Glatter von der Südspitze Patagoniens nordwärts. Mitte Mai waren sie nahe Viña del Mar, in Chile. Für das Rad-Abenteuer wurden Jobs und Wohnung gekündigt. Ein genaues Ziel haben sie nicht – auch, wann sie wieder zurück in Österreich sein werden, ist offen.

Wir haben sie unterwegs immer wieder „abgepasst“ – und nicht um eine große, sondern um mehrere kleine Geschichten gebeten.

Was uns bewegt

„Die guten Reisenden“, schrieb der chinesische Philosoph Laotse, „haben keine fixen Pläne und sind nicht darauf aus, anzukommen.“ Genau so versuchen wir auch, an die bisher größte Reise unseres Lebens heranzugehen: Ungefähr ein Jahr lang wollen wir mit dem Fahrrad durch Südamerika reisen. Obwohl wir viele Orte und Aktivitäten im Kopf haben, die wir gern sehen und erleben möchten, haben wir auch nach vier Monaten Radreise noch immer keine genaue Route.

Loser Schotter

Vor der Reise wurde trotzdem viel geplant – vor allem, was die „Hardware“, also die Räder anging. Das scheint sich gelohnt zu haben – insbesondere der Griff zu den breitesten Reifen, mit denen wir je gefahren sind: Auch nach über 4.000 Kilometern hatten wir noch kein technisches Problem, das wir nicht selbst schnell lösen konnten – und von denen auch nur eine Handvoll. Von anderen Radreisenden haben wir da ganz anderes gehört: von gebrochenen Gepäckträgern und Umwerfern über zerschlissene Ketten bis zu von Hunden zerbissenen Reifen war alles dabei.

Die Bedingungen hier sind teilweise wirklich hart: Es gibt sehr viele Schotterwege, den berüchtigten „Ripio“, der mitunter aus sehr groben Steinen besteht. Aber vor allem fährt man hier sehr häufig auf „Washboard“ – also vielen kleinen Bodenwellen, die das ganze Rad gründlich durchschütteln. Radwege gibt es so gut wie nie – dafür aber oft einen Seitenstreifen. Auf dem liegt nur leider viel Glas und Draht aus alten Reifen herum. Bisher waren die Kraftfahrzeuge – und ihre Lenker (es fahren viel weniger Frauen als Männer) – uns allerdings sehr wohlgesonnen.

Auch mit Wolken eindrucksvoll: die Cuernos am Lago Pehoé



Der erste Schnee am Fuße des Vulkans Lonquimay



So sieht es aus, wenn der Wind Reisenden Unterordnung lehrt.



Von Ushuaia, Argentinien, bis Viña del Mar, Chile

Geradelte Kilometer
4.669,6

Geradelte Höhenmeter rauf
49.750

Radtage
82

Gratis heiße Quellen
2

Patschen
1:5
(Esther:Frodo)

Gefrorenes Zelt
1

Gebackene Kuchen
8

Fotos: Esther Gureczny, Fridolin Glatter



Natürlicher Regenschutz: Nalcas (Riesenrhabarber) Nachteil: Sie sind nicht mobil.

Foto: Esther Gureczny, Fridolin Glatter

Sich dem Wind unterordnen

In Patagonien ist das Wetter König: Wir lernten, uns nach ihm zu richten. Von Sonne über Regen, Hagel, Schnee und sogar einem Sandsturm war schon alles dabei. Die Hauptrolle nimmt aber der Wind ein: In Tierra del Fuego, ganz im Süden, gibt es vor allem Pampa. Ungehindert fegt er übers Land – und hat schon manchen Reisenden in den Bus steigen lassen.

Unsere Idee, von Ushuaia – dem „Ende der Welt" im Süden – nach Kolumbien im Norden Südamerikas zu radeln, überraschte daher viele: Der Wind weht meist aus Nordwesten, uns also genau entgegen. Aus (Reise)Zeitgründen schlugen wir die Warnungen aber – im Wortsinn – in den Wind.

Wie stark er blasen kann, hatten wir aber unterschätzt, lernten aber rasch, uns unterzuordnen: Wir starteten oft um vier Uhr morgens oder warteten auf die Abendstunden, um bei Windstille in die Dunkelheit zu radeln.

Hunde und das Leben im Moment

Unsere größte Angst sind mittlerweile die Hunde. Es gibt sehr viele. Oft sind sie aggressiv – und meist weder hinter einem Zaun noch angeleint. Bisher konnten wir sie mit Absteigen, lautem Schreien und angedeuteten Steinwürfen aber immer abschütteln oder verjagen.

Aber genau das birgt auch eine gewisse Schönheit: Im Grunde stehen wir zwar permanent vor neuen Herausforderungen – aber sie sind meist gut und schnell im Hier & Jetzt zu lösen. Deshalb planen wir höchstens ein paar Tage voraus. Dadurch haben wir viel Raum, so viele Erfahrungen zuzulassen.

Wasser, überall Wasser

Zum einen ist da die Natur: Im Süden staunten wir über die unendlichen Weiten der Pampa, die dann abgelöst wurden von schneebedeckten Bergen und Gletschern. Wasser spielt in Patagonien eine große Rolle: überall quillt, fließt und sprudelt es. Meist kristallklar, glitzert es in allen Blautönen, gerne auch grün und weiß – aber immer wunderschön: Von schimmernden Bergseen über reißende Flüsse, gigantische Wasserfälle, stürmische Ozeane und kalbende Gletscher bis zu heißen Quellen.

Wie im Bilderbuch

Entlang der Carretera Austral wechseln sich malerische Seen mit eindrucksvoller Regenwald-Vegetation ab: Riesige Farne und Nalcas – eine Art Riesenrhabarber – dominieren das Unterholz. Dazwischen liegen Berge, deren Anblick uns die Sprache verschlägt: die Cuernos in Torres del Paine, der majestätische Fitz Roy in den ersten Wochen sowie – später – die echten Vulkane: der „ruhende" Osorno (die letzte Eruption fand 1869 statt, er gilt aber als „seismisch aktiv") mit seiner weißen Spitze oder der vor 2900 Jahren zuletzt ausgebrochene Sollipulli mit seinem einzigartigen von einem Gletscher gefüllten Krater, umgeben von uralten Araukarienwäldern. Regelmäßig umkreisen riesige Kondore die Bergspitzen, aber auch Königspinguine, Kolibris, Nandus und zahlreiche Guanacos konnten wir schon bestaunen.

„Verstehen" ist mehr als nur Sprache

Dann wären da – natürlich – die Menschen. Vom Straßenrand aus oder aus den Autos feuern sie uns an, schenken uns Obst und Käse, bekochen uns oder laden uns – aber auch die gar nicht so selten zu sehenden anderen Radreisenden – ein, bei ihnen zu übernachten. Mit Letzteren teilen wir uns dann mitunter den Weg – und den Wind.

Spanisch sprechen wir mittlerweile übrigens auch. Ein wenig zumindest – aber doch deutlich besser, als zu Beginn der Reise. Wobei: Wer Patagoniens Wahlspruch lediglich übersetzt, hat ihn noch lange nicht verstanden. Dafür muss man hierher kommen. Erst dann erschließt sich, was „El que se apura en la Patagonia pierde el tiempo." bedeutet. Weil man es spürt: „Wer sich in Patagonien beeilt, verliert die Zeit."

Anzeige



Radln statt brettln im neuen Schneeberg-Bikepark

Seit Mitte Mai ist der neue Alpen Bikepark Schneeberg in Betrieb. Der Sessellift in Losenheim kommt als Transportmittel für Mountainbiker zu neuen Ehren.



Wer Lines zuerst behutsam „liest“, kann es danach umso mehr „tuschen“ lassen

TESTFAHRT: *Benedikt Kommenda*

Mountainbiken in Puchberg am Schneeberg hat eine lange, schon fast vergessene Tradition. In den 1990er-Jahren wurden dort regelmäßig Marathons ausgetragen, wie der Puchberger Hubert Resch sich als ehemaliger Teilnehmer erinnert. Heute führt als einzige erlaubte Tour am und auf dem höchsten Berg Niederösterreichs die abwechslungsreiche „Schneebergstrecke“ von Puchberg bis zur Mamauwiese (957 Meter Seehöhe) – und retour.

Doch Mitte Mai taten sich neue Möglichkeiten auf – und wieder ist Hubert Resch dabei: Da wurde der „Alpen Bikepark Schneeberg“ eröffnet. Resch ist mittlerweile Chef der NÖ Schneebergbahn und Schneeberg Sesselbahn GmbH, die den Park betreibt.

Dass Bahn und Bike zusammenfallen – für Resch „Beruf und Hobby“ – ist kein Zufall. Das neue Habitat für Mountainbiker soll der Sesselbahn in Losenheim übers Jahr verteilt jene Bedeutung – sprich: Gästefrequenz – wiedergeben, die sie im immer schneeärmeren Winter eingebüßt hat. Losenheim gehört zu Puchberg und liegt etwa da, wo der riesige V-Pfeil der Breiten Ries an der Ostseite des Schneebergs hinzeigt – nur etwas nördlich.

Wenn der Schnee nicht mehr kommt

Die Ausgangslage war trist: In den vergangenen drei Jahren war nie ausreichend Naturschnee für den Skibetrieb vorhanden, berichtet Resch. Mit doppelten Haken, die außen an das Gestänge der Viererbänke geschraubt wurden, konnte der Lift aber recht einfach auf Fahrradbetrieb umgerüstet werden: Je ein Bike kann mit dem Oberrohr drangehängt und von 870 auf 1.210 Höhenmeter befördert werden, die Fahrerin oder der Fahrer sitzt allein auf der Bank.

Resch hofft, dass die Fahrradsaison in Zukunft gegen Mitte April beginnen und – schon heuer – bis Mitte November dauern können wird. Warme Tage, wie sie sich neuerdings immer wieder zum Jahreswechsel einstellen, könnten dazukommen.

Eine weniger einfache Übung als

Benedikt Kommenda ist Redakteur der Tageszeitung „Presse“. Sein Text über die Schneebergtrails-Eröffnung ist – etwas kürzer – ebendort im Mai erscheinen.

Mehr Infos zum Park:
alpen-bikepark.at/

Foto: Die Presse/Benedikt Kommenda

die Liftadaptierung war es, die Trails und Lines, also die markierten Abfahrten, derzeit fünf beziehungsweise zwei an der Zahl (Gesamtlänge: zwölf Kilometer), aber es sollen mehr werden – in den stark abschüssigen und teils bewaldeten Hang zu bauen. Wobei: Wirklich gebaut sind nur die Lines, mit Steilwandkurven, Rampen, Brücken – die Trails sind eher naturbelassen und gleichen befahrbaren Wanderwegen.

Erst vorfühlen, dann Vollgas

Wir durften den Abfahrtsspaß testen und entschieden uns zum Einstieg für die blau markierte – also einfache – „Schneeberg Line". Sie beginnt unmittelbar bei der Bergstation des Lifts und führt über zahllose Wenden mit Steilwänden gefühlt endlose 4,2 Kilometer und 340 Höhenmeter talwärts: Es ist weder feig noch falsch, da das erste Mal eher verhalten zu fahren, um sich mit der Streckenführung vertraut zu machen. Beim zweiten Mal kann es dann schon schneller und flowiger dahingehen.

„Chicken Lines" gibt's aber auch

Die vielen eingebauten Hügel und „Tables" (mit einer waagrechten Fläche zwischen Absprung und Landung) kann man zum Springen nutzen – man muss aber nicht: Man kann sie ebensogut „schlucken" und darüberrollen, ohne abzuheben.

Auch bei den schwierigeren Lines und Trails gibt es „Chicken lines", Umfahrungen, auf denen Sprünge oder Drops vermieden werden können. Die Lahning-Ries-Line und der Rock'n'Roots Trail präsentieren sich den Gästen als „mittelschwer", der Hard Rock Trail und der Black Snake Trail gar als schwer. Man sollte sie nicht zu leicht nehmen.

Voll auf „abwärts" getrimmt

Einen Radhelm zu tragen, ist im Bikepark übrigens Pflicht, als „Standard Protection" werden darüber hinaus Fullface-Helme, Knieschoner, Rückenprotektoren und Ellbogenschützer empfohlen. Langfinger-Handschuhe und Bike-Schuhe sollten sich ohnehin von selbst verstehen.

In jedem Fall gilt: Der Bikepark ist voll auf abwärts Fahren getrimmt. Eine Uphill-Line, wie sie sich in manch anderen Locations dieser Art mit E-Bikes ähnlich genüsslich befahren lassen, wie hier die Schneeberg-Line, sucht man in Losenheim vergeblich.

Das Gelände ist so steil, dass ein halbwegs sanfter Anstieg zu viel Platz in Anspruch genommen hätte, erläutert Resch. Wer sich aber das Lift-Tagesticket (45 Euro) sparen will, kann eine steile Schotterstraße zwischen Tal- und Bergstation nehmen und nur für die eigentlichen Mountainbike-Strecken zahlen (sieben Euro).

Auch per Bahn gut erreichbar

In Luftlinie gemessen sind die Wexl Trails in St. Corona am Wechsel und der Bikepark Semmering nicht weit von Losenheim entfernt, und jeder dieser drei niederösterreichischen Montainbike-Hotspots verfügt über ein ähnliches Angebot. Resch hofft auf eine Vergrößerung des sprichwörtlichen Kuchens durch den neuen Bikepark anstelle einer Verkleinerung der Portionen der anderen Standorte. Womit Puchberg jedenfalls punkten kann: Es ist mit der Bahn erreichbar (vom Bahnhof weg muss man noch sieben Kilometer (und 300 Höhenmeter) kurbeln – eine bequemere Route ist in Arbeit); und Puchberg verfügt über eine gute touristische Infrastruktur.

Und wer eventuell doch etwas Ruhigeres sucht, fährt einfach zur Mamauwiese.

Anzeige







Rad & Wein

Genuss auf zwei Rädern

Steigen Sie auf, lassen Sie den Alltag hinter sich und entdecken Sie Europas schönste Weinregionen auf einzigartigen Radreisen, die Genuss, Natur und Kultur perfekt vereinen.

Elsass: Fachwerk, Wein, Weite

Zwischen Straßburg und Colmar radeln Sie durch Weinberge und charmante Fachwerkdörfer. Französisches Savoir-vivre trifft auf deutsche Gemütlichkeit. Die Elsässer Weinstraße, Ausblicke in den Vogesen und am Kaiserstuhl sowie erstklassige Küche machen diese Reise zu einem Erlebnis für alle Sinne.
Aktiv genießen, Landschaft erleben und Wein entdecken – Radurlaub, der bleibt.

Südsteiermark & Slowenien

Vier Tage führen durch sanfte Hügel, Weinberge und über Grenzen hinweg. Vom Weingut Moser entlang der Südsteirischen Weinstraße bis nach Marburg, über den Pohorje und den Drautal-Radweg bis Stainz erleben Sie abwechslungsreiche Etappen. Regionale Spezialitäten, ausgezeichnete Weine und die Vielfalt zweier Kulturen begleiten jede Strecke.

Kroatien & Ungarn

Von Varaždin führt der Weg durch das Natura-2000-Gebiet an Mur und Drau bis in die historische Stadt Pécs. Bauwerke erzählen von Jahrhunderten bewegter Vergangenheit. Den Höhepunkt bilden Weinverkostungen in den Hügeln von Zlatne Gorice und in der renommierten Region Villány.

Südsteiermark/Slowenien:
13.08.2026 - 16.08.2026
4 Tage 925,00 €
EZZ 95,00 €
Busfahrt, **** Hotel Weingut Moser inkl. Frühstück, 2 x Abendessen, 1 x Steirerabend, Weinverkostung, *

Radreise "Elsass erleben":
22.08.2026 - 29.08.2026
8 Tage 1.870,00 €
EZZ 415,00 €
Busfahrt, ***/*Hotels, 7 x HP, *

Kroatien/ Ungarn:
07.10.2026 - 11.10.2026
5 Tage 1.120,00 €
EZZ 215,00 €
Busfahrt, ****Hotels, 4 x Abendessen, 1 x Mittagessen, Stadtführung Varazdin und Pecs, *

*Rad- und Gepäcktransport, techn. Support, detaillierte Tourinfos + Pläne, Tourbegleitung, Radreise- und Stornoschutz

ELITE TOURS

Reisebüro Elite Tours
1010, Operngasse 4
www.elitetours.at

Fotos: Hunqwihr Elsass © Elite Archiv, Südsteirische Weinstraße © Adobe Stock



RADFAHREN IM (UN)RUHESTAND

Omical & Opical Mass

Was Berlin schafft, kann Wien auch. Später, aber dafür bunter: Ende Mai fand der erste Wiener „Senior Bike Ride“ statt: Etwa hundert Menschen, die weder „Boomer“ noch Angehörige von „Gen X“ bis „Gen Z“ sind, radelten – teils von Kindern und Enkerln begleitet – um den Ring. Das generationsübergreifende Motto der Initiative der „Seniors for Future“: „Sichere Verkehrsinfrastruktur für alle“. Und: Ja, ein nächster Termin ist in Planung.

KUNST AN DER DONAU

EUROVELO-VERSE



Im Rahmen der „Donauradweg 3.0“-Aktivitäten soll am niederösterreichischen Teil des EuroVelo6 die Erlebnis- und Fahrqualität verbessert werden. Ende Mai wurde da die künstlerische Nachnutzung der bisherigen Info-Tafeln umgesetzt: Siggi Hofers 27 „Donauwellen“ laden nun mit Versen á la: „Himmel ohne Zelt“ zum Nachdenken beim Nach-Fahren ein.

NACHHALTIGKEIT

RE-SCHLAUCHING

In Deutschland gibt es das Projekt schon länger: Seit 2022 hat der Fahrradreifenhersteller „Schwalbe“ ebendort über sein Händlernetzwerk weit über zwei Millionen alte Fahrradschläuche (sämtlicher Marken) eingesammelt – und durch Pyrolyse (ein thermischer Zersetzungsprozess) daraus unter anderem „Pyrolysekoks“ hergestellt. Der dient zur Herstellung neuer Fahrradschläuche. Das spart Ressourcen und Energie – und emmitiert 80 Prozent weniger CO^2 als die Herstellung neuer neuer Schläuche.

Das Projekt soll ab Herbst nun auch in Österreich ausgerollt werden – erste Händler im Raum Wien sind bereits an Bord.

RAD- & FUSSGIPFEL

SYNERGIENSUCHE

Vom 9. bis 11. September 2026 findet in Eisenstadt erstmals eine gemeinsame Fuß- und Rad-Fachkonferenz statt. Beim (kombinierten) 2. Österreichische Fuß- und 17. Österreichischen Radverkehrsgipfel werden über hundert österreichische und internationale Fachleute den aktuellen Stand von Planung und Forschung zu aktiver Mobilität präsentieren und diskutieren.

Im Rahmen der dreitägigen Konferenz werden aktuelle Trends und Entwicklungen diskutiert, erfolgreiche Praxisbeispiele vorgestellt und Netzwerke geknüpft. Ziel ist es, Synergien zwischen den Themenbereichen Fuß- und Radverkehr nachhaltig zu stärken. www.klimaaktiv.at

Neu bei der Radlobby

Alex, 35, Klagenfurt
Softwareentwickler



Welches Rad fährst du?
Ein Gravelbike für Sport, ein Alltags-Trekkingrad, ein Klapprad und das Rad, das auch am Bahnhof übernachten darf.

Was magst du am Radeln?
Flexibilität im Alltag und Naturgenuss bei mehrtägigen Touren mit Zelt.

… und was nervt?
Schlechte Radinfrastruktur, Rücksichtslosigkeit und Aggressivität.

Ein schöner Radmoment?
Ich beherberge öfters internationale Radreisende und konnte da schon echte Freundschaften knüpfen und interessante Erfahrungen austauschen.

Die beste Investition?
Mein Klapprad! Das hat sich durch gesparte Tickets im Zug längst amortisiert.

Ein besonderes Rad-Erlebnis war …
… am Mittelmeer oder mit dem Gravelbike ungeplant neue Wege zu entdecken.

Wieso bist du der Radlobby beigetreten?
Weil man als Pendler schnell merkt, wie viel Verbesserungsbedarf besteht und es einen konstruktiven Dialog braucht.

Wie heißen deine Bikes?
Obwohl wir täglich Zeit miteinander verbringen, sind sie alle namenlos.

Fotos: Valerie Purth-Eisendle, Alex Armbruckner, Hannes Friedrich



Perfekter Blick auf die Stimmung im Zentrum:
Spiral Bike rollt zu, über und unter Wendel-Brücken.

Rollende (Sommer)-Bike-Parties

Radfahren mit Musikbegleitung hat in der Regel einen verkehrspolitischen Hintergrund. Das bedeutet aber nicht, dass der Spaß dabei zu kurz kommen muss. Und wer kurz absteigt, kann sogar tanzen.

SOUNDBERATUNG: *Tom Rottenberg*

Aus den Event-Kalendern pulsierender Metropolen sind rollende Rad-Parties, die weithin hörbar auf Anliegen und Themen aktiv mobiler Menschen aufmerksam machen, nicht mehr wegzudenken. Was im September 1992 mit zwei Dutzend Teilnehmerinnen und Teilnehmern in San Francisco begann und heute unter dem Namen **Critical Mass** eine globale Bewegung ist, hat aber auch zahlreiche, sehr unterschiedliche, aber doch „artverwandte" Ableger – auch in Österreich.

Neben der Critical Mass – Wiens erste fand im März 2006 statt, seither startet sie jeden dritten Freitag im Monat am Schwarzenbergplatz – am 19. Juni gar als „Naked Bikeride" – und den supersympathischen **Kidical Masses** (ab September wieder), ist hier auch **Friday Night Skating** (freitags, Heldenplatz) zu erwähnen. Den Event gibt es seit 1999, unter anderem in New York, Berlin und Paris. In Wien steht allerdings eine Partei (die Grünen) dahinter. Trotz des „Skatings" beträgt der Rad-Anteil gut 50 Prozent.

Lastenrad-Raves on Tour

Hinzu kommen dann noch etliche Bike-Raves, die mit auf Lastenrädern agierenden DJs und Soundsystemen unterwegs sind. Legendär: Der Gig von Dom Whiting im Sommer 2024 – mit tausenden Tanz-Bikes am Ring. Was erwähnenswert ist – auch, weil es sie nicht nur in Wien gibt: Die Idee wurde mittlerweile von Laufgruppen in Wien, Salzburg und Graz übernommen. Vorn das Sound-Rad – dahinter die Party .

Unter und auf den Brücken

Einen Schritt weiter geht das Wiener Kunstprojekt RADperformance und verbindet seit mehreren Jahren Sound-Art und Performance-Kunst. Man fährt – natürlich beschallt – bis zum eigentlichen Performance-Ort: die spiralförmigen Wendeln von Rad- und Fußbrücken.

Diesen Sommer sind drei Events geplant. Am 26. Juni ein „Soundride" zum Thema Jazz- und „Schlurf"-Subkultur von der Prater Hauptallee (Höhe Tangentenbrücke) unter die Brigittenauer Brücke. Am 15. August, bei „Sonic Memories" – einer Gedenkveranstaltung – durch den Prater.

Und am 28. August geht ein „Soundride" zur Südbahnhofbrücke.

Critical Mass: criticalmass.at
Kidical Mass: kidicalmass.at
Spiral Bike Ride: radperformance.at

Links, Tipps & „Jours Fixes"

• Radlobby-Treffen
Viele lokale Radlobby-Gruppen laden zu offenen Arbeitstreffen ein. Neuzugänge sind herzlich willkommen! Alle Termine unter:
radlobby.at

• 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

• Veloconcerts
Ab 20. Juni rollen „Rolling Konzerts" durch Wien, der Musikact spielt unterwegs immer wieder auf einem Fahrradanhänger, das Finale ist dann auf der „VeloStage".
veloconcerts.com/viennatours

• Eisenstadts Alltagsradrouten
An Hand der aktuellen Eisenstädter Radkarte gibt es am 27. Juni um 16 Uhr eine Befahrung guter Alltags-Radrouten von St. Georgen bis Kleinhöflein.
radlobby.at/eisenstadt

• Radeln for Future
lädt am 3. Juli, um 17 Uhr, wieder ein, mitzuradeln, um bessere Radverbindungen für alle einzufordern.
radelnforfuture.at

• Rund um die Koralmbahn
Die ganztägige Radtour führt am 4. Juli zur alten Bahntrasse, die als Radweg nachgenutzt werden soll – und zu neuen Radwegen entlang der Koralmbahn.
radlobby.at/kaernten

• Bike Nights Salzburg
Jeweils ab 20 Uhr starten am 16. Juli und 20. August die Bike Nights 2026 in der Stadt Salzburg. Etwa 15 bis 20 km werden gemeinsam durch das dämmrige/nächtliche Salzburg geradelt:
radlobby.at/salzburg

• Herbstakademie der Radlobby Österreich
Jetzt schon den Termin am 17. & 18. Oktober – heuer in Wien – vormerken, Workshops, Vorträge und viel Zeit zum Austausch:
radlobby.at/herbstakademie2026

Foto: Hannah Mayr

Wie man unabhängig wird

Carlotta Schumacher fährt Solo-Touren und -Rennen, die andere sich nicht einmal in der Gruppe zutrauen.



Während der Rennen wird – fast – alles während der Fahrt am Rad erledigt.

PORTRAIT: *Valerie Madeja*

„Ich plane nicht gern – und nur minimal: Für das Silk-Road-Rennen habe ich mir das Zelt erst in Kasachstan gekauft.“

Zur Person
Carlotta Schumacher, 20, fährt Rad, seit sie ein Kind ist. Sie finanziert ihre Abenteuer über Sponsoren – aber vor allem durch Jobben vor und zwischen den Reisen und Rennen.

Auf Instagram: @Lottipower

Ich bin zu Hause, wo ich mit Menschen und Natur in Kontakt bin – und leckeres Essen genießen kann,“ sagt Carlotta Schumacher – und strahlt in die Kamera. Die 20-jäh-rige Deutsche weiß: Sie lebt einen Rad-Traum. Einen, den viele träumen – den sich aber kaum jemand zu leben traut: Schumacher hat sich nämlich nicht einfach dem Radsport verschrieben, sondern einem ganz besonderen Aspekt: Die junge Frau aus Tübingen fährt ihre Rennen „unsupported“.

Und das bedeutet genau das, was das Wort sagt: unbetreut, also ohne Team- oder Begleitfahrzeug-Unterstützung. Carlotta Schumacher muss alles selbst machen. Organisieren, reparieren, navigieren, Schlafplätze und Verpflegung finden: Sie darf keine Hilfe von außen annehmen.

Was bei Schumacher hinzu kommt: Wenn irgendwie möglich, reist sie auch am Rad zu den Rennen, die sie auf der ganzen Welt fährt: 2025 kamen so 30.000 Rad-Kilometer zusammen.

Aber egal ob auf einsamen Höhenstraßen, im windgebeutelten Zelt am Strand oder irgendwo im chinesischen Nirgendwo: Schumacher ist nie wirklich alleine. Denn Carlotta Schumacher folgen Zigtausende Fans, „Follower“ auf Instagram, Tiktok & Co. Rund 30.000 sind es derzeit.

Gut für das Selbstvertrauen

„Ich komme aus einer radbegeisterten Familie“, sagt sie. Und außergewöhnliche Routen reizten sie schon immer: 2023 fuhr sie mit ihrem Vater Jochen den Long-Distance-Klassiker Paris-Brest-Paris – mehr als 1.200 Kilometer – und entdeckte da ihre Freude und die Begeisterung für „unsupported Ultracycling-Races“: „Durch den

Foto: Danil Usmanov

„Keine Unterstützung annehmen zu dürfen, lehrt, in die eigenen Stärken zu vertrauen.“



Beim „Silk Road Mountain Race“: Unterwegs durch die endlosen Weiten Kirgistans.

‚unsupported Spirit‘ ist der Sport deutlich inklusiver. Keine Unterstützung zu bekommen, lehrt unabhängig zu werden. Es fördert das Vertrauen in und auf die eigene Stärke.“

Die jüngste „Kilometerfresserin“

2024 fuhr Carlotta die „Transpyrennes“: 1.024 km und 27.000 HM durch Spanien – vom Atlantik zum Mittelmeer. Danach – als jüngste Teilnehmerin – das „Transcontinental Race“ (Roubaix – Istanbul: über 4.000 km und 40.000 Höhenmeter. Und weil das alles noch nicht heftig genug war, folgte 2025 nach dem „Atlas Mountain Race“ in Marokko (1.300 km/ 21.140 HM) noch das „Silkroad Mountain Race“: Eines der härtesten Unsupported-Rennen der Welt – mit über 1.900 km und 30.000 Höhenmetern, aber durch einige der schönsten und unberührtesten Regionen Kirgistans.

Nach 12 Tagen und sieben Stunden kam Schumacher als 48. von 130 ins Ziel. Als fünfte Frau – begleitet von Tausenden, die das Rennen auf dotwatcher.cc per Livetrack verfolgen.

Party, Wettkampf & Freunde

Ein anderes Highlight 2025 war das Hellenic Mountain Race: „Ich habe damals – im Frühjahr 2025 – ziemlich überraschend ein Fahrrad für das Event gesponsert bekommen. Dank der materiellen Unterstützung aus der Community konnte ich dann in nur zwei Tagen alles organisieren.“

Das Rennen selbst war eine Party: „Ich war stark wie nie – und überrascht, dass ich auch kompetitiv fahren kann.“ Aber die Stimmung war trotzdem „einzigartig familiär: Dieses Gemeinschaftsgefühl in Kombination mit meinem sportlichen Erfolg war unglaublich motivierend.“

Spontaneität schlägt Planung

Rennen sind für Schumacher aber meist nur das Tüpfelchen auf dem Abenteuer-i: Sie reist ja, wenn möglich, mit dem Rad an – und das meist spontan: „Ich plane nicht gern, sondern nur minimal: Für das Silk-Road-Race habe ich mir erst in Kasachstan Zelt und Kocher gekauft.“

Spontaneität regiert oft auch nach den Rennen: Während des Silk-Road-Rennens beschloss sie spontan, „gleich weiter nach Hong Kong und dann Vietnam zu fahren: Ich habe alles dafür unterwegs geplant.“



Angst? Eigentlich nie: „Viele Leute assoziieren Unbekanntes mit ‚Gefahr‘.“

Als junge Frau alleine unterwegs

Angst-Momente oder ungute Situationen, betont sie, hatte und erlebe sie so gut wie nie. Furcht, ist Carlotta Schumacher überzeugt, sei oft auch eine Frage der Einstellung: „Viele Leute assoziieren Unbekanntes oft mit Gefahr.“

Wer aber „einfach losfährt und nicht zuviel über das ‚was, wenn...‘ nachdenkt“, ist sich die junge Bikerin absolut sicher, erlebe rasch, „dass Menschen überall Menschen und einander meist gar nicht so unähnlich sind.“

Derzeit und heuer noch geplant:

Ab 29. Mai: Transbalkan Race (1.400 km/30.000 HM)

Ab 20. Juni: Race across America (4.930 km/50.000 Höhenmeter) – eine Premiere, da nicht unsupported, sondern im Vierer-Team, um 50.000 Euro für Frauenhäuser zu sammeln.

www.betterplace.org/de/fundraising-events/56495-race-across-america-four-women-riding-for-women-s-safety?utm_campaign=&utm_medium=&utm_source=Link

Fotos: Stephen Shelesky, Lloyd Wright

FREILAUF

Lesend und radelnd die Welt erobern

Im „Freilauf“ erzählen Zeitgenossinnen und Zeitgenossen ihre ganz persönliche „Rad-Geschichte“. Diesmal: die Buchhändlerin und Bestsellerautorin Petra Hartlieb



Petra Hartlieb schreibt und verkauft Bücher – und findet Frühlings-Ausfahrten so berauschend wie Literatur.

An zwei Dinge meiner Kindheit kann ich mich gut erinnern: Lesen und Fahrradfahren. An das Aha-Erlebnis, wie aus aneinandergereihten Buchstaben ein Wort entsteht, und an den Tag, als mein Vater die Stützräder meines roten Kinderfahrrads abmontiert hatte, und ich alleine durch die kleine Straße vor unserem Wohnhaus radeln konnte. Dieses Gefühl von Freiheit und das vage Wissen, dass ich mit den beiden Skills irgendwann die Welt erobern werde!

Und nun, über fünfzig Jahre später, kann ich bestätigen, dass das mit der Eroberung der Welt gar nicht so weit hergeholt ist: Mit einem Text, der dich berührt, kannst du in unbekannte Welten aufbrechen – das ist oft genauso berauschend, wie an einem der ersten Frühlingstage aufs Fahrrad zu steigen und dir den Wind durch die Haare pusten zu lassen.

Durch den Wohnblock düsen

Der Ort meiner Kindheit war keineswegs ein idyllisches Dorfleben ohne Autos, und doch war es in unserer Siedlung üblich, dass die Kinder mit den Rädern durch die Straßen zwischen den Wohnblöcken gedüst sind, Radwege gab es keine, man hat halt aufgepasst, und die Autofahrer und -innen haben anscheinend ebenfalls aufgepasst.

Das hat sich massiv geändert, als ich nach Wien gezogen bin. Als Fahrradfahrerin war man Minderheit, Hassobjekt, Opfer und auch ein bisschen Freak. Keine Radwege, keine Helme aber auch keine Polizei, die auf den (nicht vorhandenen) Radwegen Planquadrate veranstaltet hätte. Ich spreche von der wilden Romantik der späten Achtziger, da wurde man von der Polizei gutmütig aufgefordert, langsamer zu fahren, wenn man nach Mitternacht mit dem Fahrrad die Fußgängerzone der Innenstadt querte.

1999 bin ich nach Hamburg gezogen und staunte nicht schlecht: breite Fahrradwege überall, Ständer an jeder Ecke, Hütten, in denen man die Räder in der Nacht unterbringen konnte, Autos, die bei der geringsten Andeutung, die Straße zu überqueren, gebremst haben. Und auch ich bin alles mit dem Fahrrad gefahren, unter anderem, weil der öffentliche Verkehr nicht wirklich gut ausgebaut ist. Mit dem Fahrrad war man so viel schneller, es gab kein schlechtes Wetter, nur richtige Kleidung und niemand fand es komisch, wenn du in der Toilette deiner Arbeitsstätte erst mal die Klamotten wechselst, bevor du den Computer hochfährst. Das Kind bekam mit zwei Jahren sein erstes Laufrad, konnte mit drei Fahrrad fahren, der Weg zum Kindergarten wurde täglich mit den Rädern bewältigt. Auf breiten Fahrradwegen, umgeben von rücksichtsvollen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern.

Wien: Ein Rad-Kulturschock

Zurück in Wien war der Schock groß. Die Straßenbahn vor der Haustür, kein Fahrradweg weit und breit, das gute Ding wurde eingemottet. Und wenn ich in Wien ein vierjähriges Kind auf einem Rad im Straßenverkehr sah, hatte ich sofort Worte wie „Fahrlässigkeit“ und „Kindergefährdung“ im Kopf.

Doch zum Glück hat sich einiges geändert (wenn auch nicht genug), und ich habe das Gefühl der Freiheit wieder entdeckt. Die Fahrradwege werden mehr, es gibt inzwischen rücksichtsvolle Autofahrerinnen und -fahrer und ich habe (Achtung Geständnis) das E-Bike entdeckt: Währing liegt ja auch ganz schön oben am Berg!

Zur Person

Petra Hartlieb wurde 1967 in München geboren und ist in Oberösterreich aufgewachsen. Seit 2004 führt sie mit ihrem Mann „Hartliebs Bücher“ in Wien Währing. Ihr Bestseller „Meine wundervolle Buchhandlung“ (2014) wurde in acht Sprachen übersetzt. Ihr neuer Roman „Buberlpartie“, ein Krimi über rechte Netzwerke in Österreich, erscheint im August.

https://hartliebs.at/category/petra/
https://www.falter.at/buchpodcast

Foto: Ulrik Hölzel

Ab ans Meer

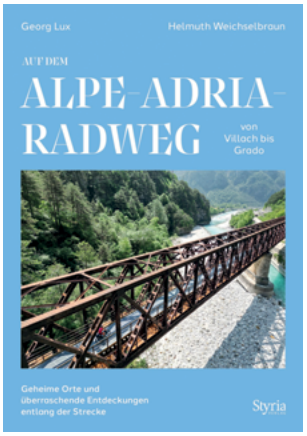
Der „Ciclovia Alpe Adria“ ist eine Traumroute Richtung Mittelmeer – besonders der abwechslungsreiche und fast immer bergab gehende Abschnitt von Villach über Udine bis nach Grado lockt zu dieser gemütlichen Radreise, die sich auch für Einsteigerinnen und Einsteiger oder Familien eignet .

Die Autoren Georg Lux und Helmuth Weichselbraun geben den Reisenden viele Inspirationen für Entdeckungen mit auf den Weg, liefern historische Highlights, verraten „Lost Places“ und geben feine kulinarische Tipps.

In vier Etappen führt die Radreise – etwa 200 Kilometer – bis nach Grado: entlang schroffer Berge und blitzblauer Flüsse bis in die Lagune.

Auch wenn man vieles schon kennt, man entdeckt so wieder Neues und es ist die Reise immer wieder wert.

Lux, Georg: Weichselbraun, Helmuth: **Auf dem Alpe-Adria-Radweg von Villach bis Grado.** Geheime Orte und überraschende Entdeckungen entlang der Strecke.
Wien: Styria Verlag, 2026
ISBN 978-3-222-13741-9
192 Seiten, 31 Euro



Liebe aus Stahl

Autor & Fotograf Bengt Stiller feiert in seiner erweiterten Neuauflage von „Legends of Steel“ das Comeback der Stahlräder – und das gleich fantastisch ins Bild gesetzt.

Ob legendäre Konstrukteure wie Signore Alberto Masi, exzentrische Sammler wie „der Papst“ Michael Zappe, moderne Stahlräder – etwa FERN, made in Berlin – oder Kult-Rennen wie die "Eroica" oder „In Velo Veritas“: Der passionierte Radfahrer Stiller schenkt dem Publikum geradezu intime Einblick in die Welt des Stahlrahmenbaus und die Liebe zu Details, erzählt aber auch seine ganz persönlichen Geschichten aus der Welt der Legenden aus Stahl. Etwa über seine Teilnahme am ersten, über 1.000 km langen, Hellenic Mountain Race im Mai 2024 - gefahren natürlich auf Stahl.

Stiller, Bengt:
Räder aus Stahl. Von Rahmenbauern, Sammlern und Klassikern.
Bielefeld: Delius Klasing Verlag, 2026
ISBN 978-3-667-13209-3
216 Seiten, 52,50 Euro



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



radlobby



Varier Variable balans

Bringe deinen Büroalltag in neue Balance

Mehr Infos unter www.gesundessitzen.at

WINDKANTE

Im Windschatten des Wahnsinns

Was bei Ameisen gut funktioniert, wird am Rennrad mitunter zum Problem; Das Gruppen-Fahren. Weil, befindet DRAHTESEL-Roadbike-Kolumnistin Nora Stehmann, manche Menschen in der Gruppe Dinge tun, die sie als Einzelne nie tun würden.

Wer je eine Ameisenstraße beobachtet hat, weiß: Das sieht aus wie kollektive Intelligenz. Reibungslos, effizient. Jede Ameise weiß, wo sie hingehört, keine kommt der anderen in die Quere. Denn keine einzige Ameise denkt, während sie diszipliniert im Pulk läuft, auch nur einen Moment daran, auszuscheren – oder die Regeln der Gruppe zu brechen. Was rundherum passiert, zählt nicht. Das ist keine Entscheidung – sondern Ameisen-Naturell.

Rennradgruppen funktionieren wie Ameisenstraßen: Man gliedert sich ein – und folgt der Gruppe – ohne Wenn und Aber. Ich sage das ohne jeden Vorwurf: Ich war sehr lange und sehr gerne Teil davon.



Nora Stehmann (vorne) sucht sich ihre Gruppen sehr genau aus – oder fährt solo.

Menschen verhalten sich in Gruppen oft deutlich dümmer, als sie es einzeln tun würden. Nicht nur am Rennrad – aber dort fällt es mir auf.

Stark im Wind und am Berg

Mit Gründen: Windschatten, Tempo, das Gefühl, gemeinsam schneller zu sein als man es alleine je wäre, und dazu noch jemanden neben sich, der einen durch den letzten Anstieg zieht, wenn die Beine eigentlich schon aufgehört haben, mitzumachen – das kann schon was. Sehr viel sogar. Und wer Rennen fahren will, kommt um Gruppentraining schlicht nicht herum. Trotz der unvermeidlichen Sturzserien, speziell im Frühjahr bei den ersten Amateurrennen. Das ist alles „part of the game". Und ich spielte mit.

Aber dann war da eine Ausfahrt, 2018 oder 2019. Ein Teilnehmer, entgegen den Regeln ohne Helm, riss an einer roten Ampel die Tür eines Autos auf – und bedrohte den Fahrer. Laut, aggressiv, vor allen anderen – und die Gruppe „schluckte" es. Seitdem ist meine Beziehung zu Gruppenfahrten eine andere.

Rennradgruppen sind problematisch

Rennradgruppen sind nämlich auch problematisch: Es lässt sich gut beobachten, wenn man an einem sommerlichen Wochenende auf der Donauinsel unterwegs ist. Oder wenn man Gruppen beobachtet, die sich auf der Prater Hauptallee treffen – und dann zu sechst nebeneinander in der Kurve stehen und plaudern. Mitten im Weg, völlig unbekümmert: Menschen im Rudel verhalten sich sehr oft deutlich dümmer als sie es als einzelne Person tun würden. Das gilt nicht nur beim Rennradfahren – aber dort fällt es mir besonders auf.

Verstärkend kommt da noch ein Elitismus, der sich in manchen Ecken dieses Sports hartnäckig hält, hinzu: Wattleistung als Statussymbol, markenbasierte Hierarchien, das Naserümpfen angesichts des falschen Trikots: das hat mich schon immer genervt. Seit ich Mutter bin, hat sich dieses Gefühl dann noch einmal verschoben. Was zuvor vor allem Ärger war, ist jetzt auch Angst. Rücksichtsloses Verhalten der Gruppe gefährdet mich nicht abstrakt, sondern ganz konkret. Und für ein Kind verantwortlich zu sein, verändert, wie viel man zu tolerieren bereit ist.

Menschen sind keine Ameisen

Um es klar zu sagen: Das Gruppenfahren per se ist nicht das Problem. Das war es nie. Die Frage ist, mit wem man fährt – und ob die Gruppe überhaupt weiß, dass sie eine ist. Ameisen wissen es nicht: Die laufen einfach, wie es ihnen ihr Naturell vorgibt. Dass die Straße nur ihnen alleine gehört, steht für sie außer Frage.

Nur: Menschen sind keine Ameisen.

Foto: Henning Angerer



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

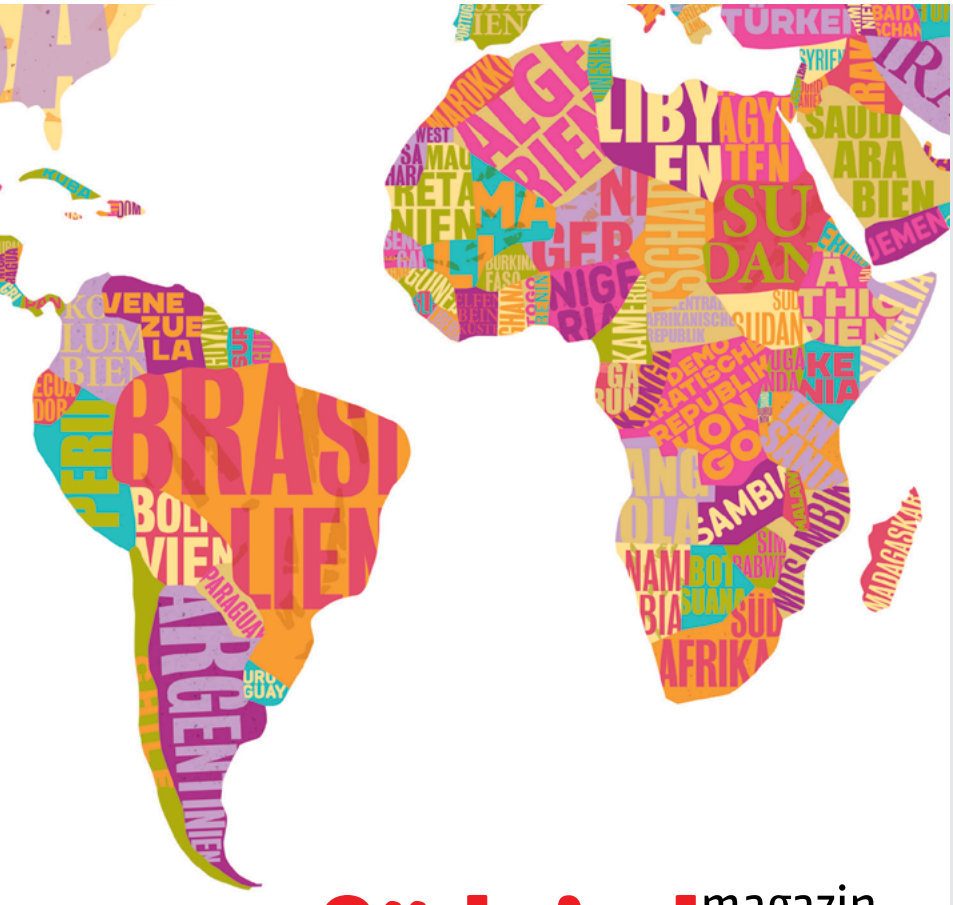
Orcas Kettenbriefe

Überschneidungspunkte

Derzeit ist mein Arbeitsweg ein kleiner Ritt durch Wien. 45 Minuten – plus/minus: je nach Gemüt und Richtung – für die Strecke vom 2. in den 13. Bezirk. In der Früh sehe ich ähnliche Gestalten, sehe Körper, die von dem einen zum anderen Ort düsen, pedalieren, treten, sich treiben lassen. Die Blicke gehetzt, entspannt, angespannt, freudig. Mit der Zeit begegne ich der einen oder anderen Person immer wieder, erinnere mich an Gesichtszüge, Radhaltung und Fuhrwerk. Die ähnlichen Morgenroutinen verwachsen mit dem Stadtbild: man erkennt einander, nickt sich gegenseitig zu. Zeitparameter verknüpfen Ort und Begegnung. Mal etwas früher, mal etwas später – aber immer hier, auf der Strecke. War das meine Verspätung? War das Loskommen der anderen Person verzögert? Die Analyse läuft ins Leere, wir unterhalten uns nicht, nehmen einander aber wahr – und tauschen ein Lächeln aus. Der Tag läuft voran, der Weg wird langsam zum Ziel. Unverhofft gibt es ähnliche Streckenverläufe im gleichen Tempo und so kreuzen sich Wege. An einer roten Ampel wird kurz innegehalten, werden Vorteile und Ampelintervalle verglichen. Einander anerkennend ob des Tempos zugenickt. Zum Abschied kurz gute Fahrt gewünscht. Mit viel Puste, um den Gegenwind ein weiteres Mal zu bezwingen, der sich im besten Fall beim Rückweg als Flugantrieb verwandelt.

Es ist schön, die Stadt in dieser Form wieder kennenzulernen. Diese beiläufigen Geschichten des Alltags, der Alltagswege und Routinen. Berührungspunkte, die jeden Morgen mit einer Überraschung frohlockt. Wem werde ich wohl morgen Früh begegnen?

Anzeige



Südwind magazin
Internationale Politik, Kultur und Entwicklung

Deine Welt ist größer als du denkst!

Medien berichten meist nur über 15 % der Welt. Was ist mit den anderen 85 %?

Lies das Südwind-Magazin!

Bestelle dir dein kostenloses Probheft.

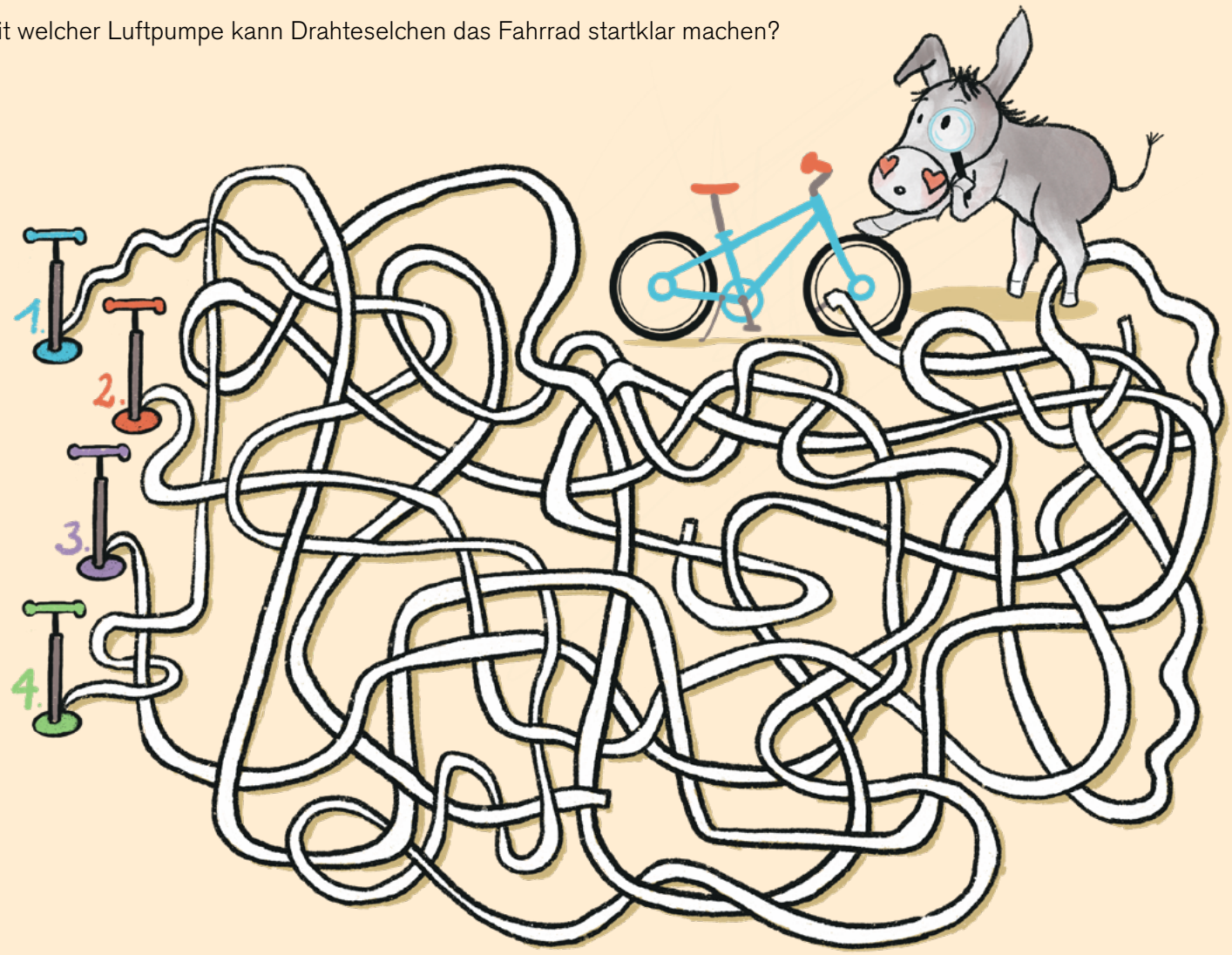
suedwind-magazin.at/probeheft

Drahteselchen

RÄTSELSPASS

Auf die Pumpe fertig los

Mit welcher Luftpumpe kann Drahteselchen das Fahrrad startklar machen?



Schick uns die Lösung!
Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir 3x das Buch „Frank und Bert. Die Sache mit dem Fahrradfahren“. Frage deine Eltern, ob du mitspielen darfst. Schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an *kinder@drahtesel.or.at*. Einsendeschluss ist der 31. August 2026. Alle Informationen: *drahtesel.or.at/kinder*.



Buchtipp

Zuerst ist alles prima, aber dann …

Frank und Bert wollen gemeinsam eine Radtour unternehmen. Doch die Sache läuft nicht so rund, denn Bert kann nicht gut Radfahren. Frank versucht, seinem Freund zu helfen. Werden die zwei es schaffen? Ein humorvolles Buch in Bild und Text über Freundschaft und Radfahren.

Chris Naylor-Ballesteros
Frank und Bert (Bd. 3)
Die Sache mit dem Fahrradfahren
ISBN: 978-3-649-64747-8
40 Seiten, 15 Euro

Illustrationen: Daniela Bernold

Forum



Betrifft: autofreie Pässe in #DE1/26

Servus,

Bikedays sind ein Erlebnis, das Stilfser Joch ist aber am letzten August-Wochenende „bikes only“: heuer am 29.8. Da hat bei euch das Tippteuferl zugeschlagen.

Ich bin dort 2014 und 2024 gefahren: im Vergleich zu vor zehn Jahren sind beim letzten Mal 50 Prozent E-Bikes gefahren: der Charakter war ein bissl anders – aber immer noch ein Highlight.

Liebe Grüße
Klaus O., Krems

Betrifft: Abstandskontrollen (u. a.) #DE4/25 und #DE 1/26

Liebe DRAHTESEL-Redaktion,

ich schätze, wie der DRAHTESEL immer wieder Themen aufgreift, die Radfahrende besonders stören, nerven, und auch gefährden. Es ist wohl kaum diskutierbar, dass das Nicht-Abstandhalten zu den gefährlichsten Aspekten im Straßenverkehr gehört.

Ich bin Argus-Mitglied in Graz: Auch hier gibt es zum Thema Abstand überhaupt kein Bewusstsein. Mit den neuen Regeln ist das höchstens minimal besser geworden.

Geschätzt 50 Prozent aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (egal ob Auto, Rad, zu Fuß) können keinen „Hausverstand-Abstand“ abschätzen.

Die Polizei tut nichts. Ob „angeordnet“ oder nicht, ist nebensächlich, wenn es um Gefahr für Leib und Leben geht.

Seit einigen Monaten gibt es eine Methode, Behörden-Versagen sichtbar zu machen: Mittels einer Anfrage nach dem IFG (Informationsfreiheitsgesetz) kann man ausheben, was eine Behörde macht oder nicht: Könnte der DRAHTESEL nicht genau so eine Anfrage stellen?

Das Ergebnis kann nur verheerend sein – die Daten müssen ja vorliegen. Oder wurde das schon einmal versucht und die Polizei sagt einfach: Das erheben wir nicht? Unfälle wegen zu wenig Abstand gibt es jedenfalls nicht wenige.

Mit lieben Grüßen
Thomas F., Graz

Betrifft: Tempo 30 in DE #1/26

Hallo DRAHTESEL,

Tempo 30 ist ein Fake: Es halten sich vielleicht zehn Prozent daran – und die Behörde tut nichts für die Einhaltung.

Ich habe das schriftlich vom Bezirk (Wien Liesing): „Wir wissen, dass die Leute sich nicht daran halten, aber wir werden auch nichts tun, um die Einhaltung zu erzwingen - … für die Einhaltung ist die Exekutive vorgesehen …“.

Ich habe das zwei Jahre verfolgt: Es gibt keine Möglichkeit im Österreichischen Rechtskanon, eine Behörde zu zwingen, Vorschriften durchzusetzen. So schaut´s aus!

Die Praxis funktioniert dann so: Wenn wir 30er-Zonen einrichten, fahren die Leute wenigstens großteils unter 50. Die Leute werden (…dadurch …) gelehrt, dass es nicht notwendig ist, sich an Regeln zu halten.

Beste Grüße
Constantin C., 1230 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

Foto: Radlobby

Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

43. Jahrgang / Heft 2

Erscheinungsdatum
11. Juni 2026

Medieninhaberin (Verlegerin) und Herausgeberin
Radlobby ARGUS Wien
ZVR-Zahl: 265962142
Frankenberggasse 11
1040 Wien
Offenlegung
drahtesel.or.at/impressum

Chefredaktion
Tom Rottenberg
chefredakteur@drahtesel.or.at

Cover
Jonas Kalmbach
Insta: @jonaskalmbach

Art Direktion
Anna Hazod,
Isabella Schlagintweit
hazodschlagintweit.com

Redaktion dieser Ausgabe
Daniela Bernold, Walter Bradler, Valentin Eisendle, Andrzej Felczak, Clara Felis, Hannes Friedrich, Fridolin Glatter, Martin Granadia-Totschnig, Esther Gureczny, Stefan Haider, Petra Hartlieb, Benedikt Kommenda, Barbara Laa, Valerie Madeja, Petra Moser, Johannes Pepelnik, Valerie Purth-Eisendle, Roland Romano, Philipp Schober, Mario Sedlak, Nora Stehmann

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

mobilitäts agentur wien

Für die Stadt Wien



Bezahlte Anzeige

Wien schafft mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr am Ring

Der Beginn der Rad-Allee.
Die Renaissance der Geh-Allee.

Im Jahr 2027 ist es so weit: Die Stadt Wien stellt den breiten und komfortablen Zwei-Richtungs-Radweg am Schottenring fertig.

Die Geh-Allee steht künftig exklusiv Fußgänger:innen zur Verfügung. Konflikte mit Radfahrenden gehören hier der Vergangenheit an.

meinring.wien

QR-Code scannen für weitere Infos!