

Erholung in Sicht?
Fahrrad-Branche: Wann geht es wieder bergauf?
Seite 8

Ins Büro radeln?
Pendeln per Fahrrad: So funktioniert's über Land
Seite 10

Schwanger am Rennrad?
Ja, klar: Influencerin Nora Turner radelte weiter
Seite 17

Packst du das?
Bikepacking: vier Taschen-Systeme im Test
Seite 30

Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



Rad mal, was der Sommer bringt!

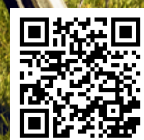
Das DRAHTESEL Radreise-Special




So einfach kann Fahrrad gehen:

Schau, dass'd in die Gänge kommst!

Wer jetzt WienMobil Rad abonniert,
radelt die erste halbe Stunde immer gratis.



Laden im
 **App Store**

JETZT BEI
 **Google Play**

Liebe Leserin, lieber Leser!

Editorial

Wer dieser Tage die Nachrichten verfolgt, will sich mitunter am liebsten im Bett verstecken und die Decke weit über die Ohren ziehen. Krieg, Gewalt, inhaltsarme Wahlkämpfe und das Erstarken rechter Rüpel dominieren die Weltlage. So viel liegt außerhalb dessen, was wir kontrollieren können. Das drückt die Stimmung.

Trübsinn macht aber die Welt nicht besser. Setzen wir daher – frei nach Antonio Gramsci – dem Pessimismus des Verstandes den Optimismus der Tat entgegen. Für mich beginnt dieses Tun mit Sattelaufschwung. Nach ein paar Kilometern auf dem Fahrrad sieht die Welt gleich besser aus.

Wer diesen Effekt maximieren will, der nimmt eine bewegte Auszeit und begibt sich am besten auf Radreise. Für alle jene, die hierfür noch Tipps, Zielorte und Inspirationen brauchen, haben wir ebensolche im Reise-Schwerpunkt in dieser Ausgabe zusammengestellt.

Falls Sie zufällig Ultra-Cycling-Enthusiast*in sind oder werden wollen, haben wir in dieses Heft gleich zwei Verwöhnstücke gepackt: Einmal die kompakte Fotostory über das Unknown Race quer durch Österreich und Slowenien heuer im April: Schneefälle und Minusgrade erhöhten die Schwierigkeit bei dem Rennen deutlich. Zum anderen gibt es einen Bikepacking-Gear Test, der hoffentlich Orientierung bietet im trendigen und

deshalb stark wachsenden Geschäftsfeld der Taschen-Produzenten. Jan Killian, unser Autor, vergleicht die Systeme von vier Herstellern und schaut sich dabei nicht nur Qualität der Materialien und das Handling, sondern auch die Nachhaltigkeit der Produkte an. Obendrein befüllte er die Taschen nicht nur mit dem typischen Gepäck von Langstrecken-Freund*innen, sondern fuhr für einen Test-Einkauf auch noch zum Spargel-Bauern ins Marchfeld. Mahlzeit!

Und wenn das alles nichts für Sie ist, genießen Sie unser Heft hoffentlich trotzdem: Wir haben wieder ein buntes Bouquet unterschiedlicher Fahrrad-Themen arrangiert und hoffen, dass Sie daran Gefallen finden.

Schreiben Sie uns doch gerne, wenn Sie eine Anregung haben oder wenn Ihnen in der Welt etwas aufgefallen ist, über das aus Sicht von Radfahrenden berichtet gehört.

In der Zwischenzeit wünsche ich Ihnen einen wunderbaren Sommer mit wunderbaren Momenten auf dem Fahrrad!

Ihr
Matthias Bernold



Matthias G. Bernold

will diesen Sommer mit Freund*innen und Nachwuchs den Draudadweg entlang fahren. Für seinen Sohn ist das bereits die zweite Reise auf dieser Strecke. Zum ersten Mal fuhr er als knapp Zweijähriger im Anhänger mit.

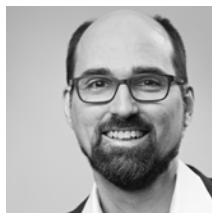
„Sattelaufschwung gegen den Trübsinn“

Autor*innen in diesem Heft



Laura Kafka

radelte für den Radreise-Schwerpunkt in diesem Heft mit ihrer zehnjährigen Tochter von Tarvis nach Grado. Als der Akku fürs E-Bike leer war, kamen die beiden in den Genuss italienischer Gastfreundschaft.



Matthias Pintner

hörte schon als Kind gerne Smetanas Moldau. Im Frühling radelte er dem Musikstück hinterher und schrieb darüber. Spoiler: Die Stromschnellen hat er nicht gefunden. Ausgezahlt hat sich die Reise dennoch.



Jan Kilian

packte Taschen, fitzelte an Montageriemen, spritzte mit dem Gartenschlauch und fuhr im Wiegetritt, um zu schauen, ob die Arschrakete wackelt: alles für den Bikepacking-Test in diesem Heft. Das ist Engagement!



Inhalt



Politik

- 8 Fahrradbranche, wann boomst du wieder?**
Die fetten Jahre sind vorbei. Aber es gibt Hoffnung
- 10 Pendeln mit dem Fahrrad**
Über Land ins Büro radeln? So geht's



Infrastruktur

- 13 Bewährungsprobe: Rasengittersteine**
Ein neues Material für Radwegabgrenzung
- 14 Plus / Minus**
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand



Community

- 16 Kidical Mass im Grätzl unterwegs**
Kundgebungen für familienfreundliche Radinfrastruktur
- 17 Im Interview: Influencerin Nora Turner**
Auch als Schwangere fährt sie weiter Rennrad
- 19 Findet ihr die Buchstaben?**
Für Kinder: Drahteselchen diesmal mit extra Herausforderung



Lebensstil

- 20 How to: Bicibus**
Wie Kinder jeden Tag gerne in die Schule radeln
- 21 Bücher**
Lesestoff für Velophile



Produkte & Technik

- 30 Technik: Die Speiche**
Petra Moser über die meist unterschätzte Fahrrad-Komponente
- 31 Test: Bikepacking-Taschen**
Vier Systeme unterschiedlicher Hersteller im Praxistest



Tour & Reise

- 35 Radreise planen: So leicht geht das**
Tipps und Apps für eure nächste Tour
- 36 Kultur, Oida!! An der Moldau**
M. Pintner auf den Spuren von Smetanas sinfonischer Dichtung
- 40 Genusstour mit E-Bike und Tochter**
Laura Kafka radelt von Tarvis nach Grado
- 42 Richtig packen für die Familienradreise**
Kein Drama mehr! Mit dieser Packliste ist wirklich alles dabei



Forum

- 46 Leserbrief**
- 47 Termine**



ab Seite **35**

Cover: Rad mal, was der Sommer bringt!

Losfahren und glücklich sein: Inspirationen
und Tipps für deine nächste Radreise

Kolumnen



Brief aus Umbrien

Romantik, Genuss und Sport:
Magda Jöchler schreibt uns von
ihrer Radreise durch Italien
Seite 35

Recht

Johannes Pepelnik mit
Rechts-Tipps für das
Radfahren im Ausland
Seite 39



Orca

Clara Felis über den Streik
der Fahrrad-Bot*innen
Seite 46

Impressum: Seite 45

Das waren vier Jahre Schwarz-Grün

Leitartikel

Noch ist der Termin für die kommende Nationalratswahl im Herbst nicht genau fixiert. Dennoch wird dieser DRAHTESEL einer der letzten vor der Wahl sein. Ich möchte deshalb die Gelegenheit nutzen, um Bilanz der Bundesradverkehrspolitik der letzten vier Jahre zu ziehen.

Vorab: Noch in DE 4 / 2018 habe ich die Bundesförderung für den Radverkehr, die damals jährlich läppische vier Millionen Euro betrug, kritisiert. Radfahren war der damaligen türkisblauen Regierung allerdings nicht einmal diese Summe wert – die Bundesförderung wurde gänzlich gestrichen. 2019 stürzte die Regierung infolge des Ibiza-Skandals.

Die neue, schwarz-grüne Regierung setzte andere Akzente: So stellte das Klimaschutzministerium eine Infrastrukturförderung in Höhe von 40 Millionen Euro auf die Beine. Radschnellwege mit hoher Qualität wurden besonders gefördert. Im Jahr 2022 stieg die Förderung für aktive Mobilität weiter auf 60 Millionen – jetzt wurden auch Fahrradanschaffung, Bewusstseinsbildung und Beratung unterstützt. Und heuer stiegen die Fördermittel für den Ausbau der Rad- und Fußgänger*innen-Infrastruktur nochmals auf 108 Millionen Euro.

Gesteigerte Bauaktivitäten

Die neuen Fördermittel bewirkten einen erheblichen Anstieg an Bauaktivitäten in mehreren Bundesländern: So wurden im Jahr 2022 etwa in Niederösterreich 35 Projekte mit einer Gesamtlänge von 40,5 Kilometern realisiert – Bund, Land und Gemeinden investierten insgesamt 11,2 Millionen Euro. In Wien wurden Radverkehrsanlagen mit einer Gesamtlänge von 16,3 Kilometern für 26 Millionen Euro errichtet – auch hier nutzte man die Bundesmittel und schoss weitere Mittel aus dem Budget der Stadt zu. Im Burgenland startete der Bau eines Landesradnetzes für 25 Millionen Euro, das bis 2025 umgesetzt werden soll.

Nach mehreren Jahren harter Verhandlungen trat im Jahr 2022 die 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung in Kraft, die für das Radfahren erhebliche Verbesserungen brachte. U.a. regelt sie den Überholabstand, erlaubt das Nebeneinander-Fahren von Eltern und Kindern, verordnet das Reißverschlussprinzip beim Verlassen von Radwegen und bestimmt die Annäherungsgeschwindigkeit bei Radfahrfahrten.

Radfreundlichere StVO

Leider bedeutet eine neue gesetzliche Regelung nicht automatisch eine Verhaltensänderung. Das zeigt sich besonders bei der gesetzlichen Regelung des Überholabstandes. Insbesondere auf Freilandstraßen halten viele Kfz-Lenkende weiterhin keinen ausreichenden Sicherheitsabstand. Aus unserer Sicht wäre eine umfangreiche Informations-Kampagne erforderlich, z.B. im Rundfunk, um so viele Kfz-Lenkende wie möglich zu erreichen.

Was aus Radfahrenden-Sicht weiterhin fehlt: eine Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten. Tempo-80 auf Überlandstraßen und eine einfache Möglichkeit Tempo 30 auf Landesstraßen im Ortsgebiet zu verordnen.

Fazit

Die schwarz-grüne Regierung hat die Rahmenbedingungen fürs Radfahren durchaus verbessert. Die im Klimaschutzministerium freigemachten Beträge für die Infrastruktur sind ein Bekenntnis für nachhaltige Mobilität. Fürs Erreichen der Mobilitätswende reicht es noch nicht; veraltete Regelwerke wie die Fahrradverordnung gehören überarbeitet. Nichtsdestotrotz sehen wir eine positive Entwicklung: In Wien ist der Radverkehrsanteil jedenfalls erstmals zweistellig geworden. Auf weitere Zahlen zur Entwicklung des Radverkehrs in den Bundesländern warten wir gespannt.



Andrzej Felczak

Vorsitzender von Radlobby ARGUS und Radlobby Österreich

„Die schwarz-grüne Regierung hat während der vergangenen vier Jahre die Rahmenbedingungen fürs Radfahren durchaus verbessert“

Ausführliche Analyse der StVO-Novelle:
www.radlobby.at/33-stvo-novelle



Radtourismus generiert jährlich einen Umsatz von über zwei Milliarden Euro

Radreisende bleiben länger da

Tourismus-Staatssekretärin Susanne Kraus-Winkler über die ökonomische Bedeutung des Radtourismus.

DRAHTESEL *Wie viele Radreisende verzeichnet Österreich jedes Jahr?*

Susanne Kraus-Winkler Jährlich reisen mehrere hunderttausend Menschen mit dem Rad durch Österreich. Diese Zahl wächst stetig. Bei den typischen Genuss-Radfahrer*innen kommen 45 % aus Österreich, 42 % aus Deutschland, 4 % aus den Niederlanden.

Welche ökonomische Bedeutung kommt dem Radtourismus in Österreich zu? Radfahrer*innen geben im Schnitt 153 Euro pro Tag aus und bleiben etwa acht Tage. Länger als durchschnittliche Reisende in Österreich. Laut Studie des Klimaschutzministeriums generiert Radtourismus jährlich einen Umsatz von über zwei Milliarden Euro. Zusätz-

lich schafft er rund 46.000 Vollzeit Arbeitsplätze. Dass die Bedeutung des Radtourismus in den letzten Jahren gewachsen ist, hat dazu beigetragen, dass die Rad-Infrastruktur in allen Regionen ausgebaut wurde. Auch Angebote wie Radverleihe, Servicestationen oder Themenprogramme wurden ausgebaut. Seit 2014 werden Beherbergungsbetriebe mit dem ADFC „bett+bike“ Gütesiegel zertifiziert: Inzwischen haben wir 600 radfreundliche Betriebe.

Wie wird Fahrrad-Tourismus gefördert?

Das reicht vom Ausbau und der Instandhaltung von Radwegenetzen, Rad-Events und -Festivals bis hin zur Förderung von E-Ladestationen. Unterstützt vom Bundesministerium



Susanne Kraus-Winkler

für Arbeit und Wirtschaft läuft bei der Österreich Werbung seit 2019 sehr erfolgreich eine Radkampagne in den Zielmärkten Deutschland, Tschechien und Niederlande.

Wie ist Ihre Prognose für heuer und für die nächsten fünf Jahre?

Wir erwarten, dass der Fahrrad- & Mountainbike-Tourismus weiter wächst. Dieser Trend wird durch eine zunehmende Nachfrage nach umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Reiseformen unterstützt. Die Mountainbikestrategie des Bundes soll den Radtourismus weiter stärken und gleichzeitig Angebotsicherheit für Regionen schaffen.

Was ist Ihr persönlicher Zugang zum Radfahren?

Ich bin keine regelmäßige Radfahrerin, genieße es aber immer, wenn ich die Gelegenheit habe, aufs Rad zu steigen.

↑ Top

Geöffnete Einbahnen für Radfahrende

Was das Öffnen von Einbahnen für Radfahrer*innen angeht, hat Österreich eine Spitzenposition inne: Zu diesem Befund kommt zumindest die European Cyclists' Federation (ECF) in einem Vergleich von 20 Ländern auf Basis von Open Street Maps. Hinter den Niederlanden und Belgien erreicht Österreich dabei Platz drei: in 34% aller Straßen in Österreich darf gegen die Einbahn geradelt werden. 1986 wurde in Wien die erste Einbahn für den Radverkehr geöffnet, und zwar passenderweise in der Frankenberggasse, wo die Radlobby ARGUS ihren Fahrradshop hat.

www.radlobby.at/wien/einbahnen

↓ Flop

Wieder mehr Fahrrad-Diebstähle

Die Zahl der Fahrraddiebstähle ist in Österreich im Jahr 2023 zum ersten Mal seit dem Jahr 2014 wieder gestiegen und zwar um zehn Prozent auf 18.566, informiert die Mobilitätsorganisation VCÖ. Nur in Wien wurden im Vorjahr weniger Fahrräder gestohlen als im Jahr davor. 60 Prozent der Fahrrad-diebstähle passierten in den Landeshauptstädten, im Verhältnis zur Bevölkerungszahl waren es bei den Landeshauptstädten in Linz die meisten.

124

Millionen Euro stecken im Budgettopf für den Reparaturbonus für das Jahr 2024. Die gute Neuigkeit: Heuer darf der Bon erstmals auch für Reparaturen gewöhnlicher Fahrräder abgerufen werden. Bisher galt die Förderung des Bundes nur für Geräte mit elektronischen oder elektrischen Bauteilen; E-Bikes waren also erfasst, normale Räder nicht.

Blick in die Welt

GRAZ

Lenkerenden: besser mit Schutzkappe

Die TU Graz hat gemeinsam mit dem Verein „Große schützen Kleine“ den Zusammenhang von Bauchverletzungen und der Ausgestaltung von Lenkerenden an Kinderfahrrädern untersucht. Rund 300 Fälle von Verletzungen am Abdomen gibt es in Österreich jedes Jahr: Typischerweise, wenn ein Kind aufs Lenkerende eines liegenden Fahrrades stürzt.

Für seine Masterarbeit an der TU Graz simulierte Maximilian Schinagl diese Unfallsituationen mit Lenkerenden verschiedener Hersteller. Schinagl konnte nachweisen, dass die Ausgestaltung der Lenkerenden wesentlichen Einfluss darauf hat, ob und wie schwer sich Kinder verletzen. Lenkerenden mit verbreiteter Schutzkappe zeigten die beste Schutzwirkung.

go.apa.at/pXW10Whj

AMERSFOORT

Rückruf bei Babboe-Transporträdern

Der niederländische Transportradhersteller Babboe ruft eine Reihe von Modellen wegen Sicherheitsmängeln (Gefahr von Rahmenbrüchen) zurück: Darunter CITY (E), MINI (E), City Mountain (Produktion vor 2020), Slim Mountain sowie Versionen des Pro Trike/Transporter. Babboe-Kund*innen können auf der Hersteller-Website herausfinden, ob ihr Modell betroffen ist.

Für Bikes, die innerhalb der letzten fünf Jahre gekauft wurden, wird ein Ersatzrad angeboten. Für ältere Räder gibt es ein Zeitwertzertifikat, dessen Wert auf ein neues Modell angerechnet wird. Babboe empfiehlt für alle Räder eine Sicherheitsinspektion. Der Austausch der Räder hat im Mai begonnen.

www.babboe.at

www.kontrollieredeinlastenrad.at

KÖLN

Radentscheid gestartet

Ein Straßenfest Ende April bildete den Auftakt für den Fahrradentscheid Köln. Zwar habe Köln mit dem Zielkonzept „Radverkehrshauptnetz“ 2022 den Bedarf an besseren Radwegen erkannt – der Ausbau der Radinfrastruktur werde aber nicht aktiv vorangetrieben, heißt es von den Initiator*innen. Jetzt will man konkrete Maßnahmen – jährlich 40 Kilometer neue baulich getrennte Radwege, 30 Kilometer Fahrradstraßen sowie eine Berichtspflicht der Stadt zum Bauprogramm – einfordern.

„Wir wollen unseren Frust über die schlechte Radinfrastruktur in etwas Positives umwandeln und es den Kölner*innen ermöglichen, die Gestaltung ihrer Stadt voranzubringen“, heißt es in einer Aussendung.

fahrad-entscheid.koeln

BRÜSSEL

Radfahren in TEN-T Leitlinien verankert

Das Europäische Parlament hat die Leitlinien zum Europäischen Verkehrsnetz (Trans-European Network Transport – TEN-T) überarbeitet und erstmals aktive Mobilität und Radfahren explizit angesprochen. Bisher berücksichtigte TEN-T lediglich Straßen, Bahn- und Fluginfrastruktur sowie Wasserwege – Radfahren war hingegen nicht in den Leitlinien verankert.

„Das hat in der Vergangenheit öfters dazu geführt, dass negative Auswirkungen von TEN-T Projekten auf aktive Mobilität – etwa beim Bau eines Autobahnringes oder einer Zugverbindung – nicht mitgedacht wurden, so dass Barrieren für Zufußgehende oder Radfahrende entstanden sind“, analysiert die European Cyclists Federation (ECF).

ecf.com/topics/ten-t

Anzeigen

● ● Eurobike.com

EUROBIKE FESTIVAL DAYS

Die Publikumstage der weltgrößten Fahrrad- und Mobilitätsmesse

6.-7. Juli 2024
Messe Frankfurt

bikes | shows | tests | trends



SITZEN & STEHEN MOBIL & ARBEITEN

Ongo SPARK
made in Germany
beweglich dank Rollen
ohne Strom höhenverstellbar

Mehr Informationen unter www.gesundes-sitzen.at

Partner

BAFANG

DB

Call a Bike

MTB

BW

Handelsverband
Hessen

SteigUm.de

JOBRAD

Fahrrad, wann boomst du wieder?

Das Platzen der Fahrrad-Bubble nach dem Hype der Pandemie-Jahre hat die Fahrrad-Industrie auf das Niveau von 2019 zurückgeworfen. Für den Handel in Österreich sieht es besser aus: auch dank großzügiger Förderungen für E-Bikes und Falträder.

BERICHT: Matthias Bernold

Es ist nicht einmal drei Jahre her, da gab es kaum eine schneller wachsende Wirtschaftssparte als die Fahrrad-Branche: Unter dem Eindruck von Lockdowns und eingeschränkter Reisefreiheit gierten die Menschen nach Fahrrädern, die Verkaufszahlen schossen in die Höhe, und die Nachfrage überstieg das Angebot. Als es 2021 darum ging, die Waren für 2022 und folgende Saisonen zu bestellen, war man noch trunken vom Glück der Verkaufserfolge. Kein Wunder, dass viele allzu euphorisch orderten und die Förderbänder der Produzenten mit maximaler Auslastung liefen. Freilich lief 2022 dann anders als erwartet: Zwar waren die Lieferengpässe endlich behoben. Doch die Kund*innen stöhnten jetzt unter der Inflation und gaben ihr Geld lieber für Fernreisen aus. Und war während der Pandemie in einen neuen tretbaren Untersatz investiert hatte, sah keinen Bedarf, jetzt gleich noch einmal zuzuschlagen. Auch wenn sich die Hersteller und Fahrrad-Shops inzwischen mit Schnäppchen überboten.

Es zeigte sich ein Problem, das für die Fahrrad-Branche typisch ist. Wenn viel Geld in Lagerbeständen geparkt ist, fehlt es beim Bezahlen der geordneten Ware fürs nächste Jahr. Es fehlt an Geld für Innovationen und Verbesserungen am Produkt, und es wird schwierig, die Kreditraten zu bedienen: Cash-Problem nennt man das. Und es kann, wenn kein frisches Geld zugeschossen wird, schnell dazu führen, dass – an sich erfolgreiche – Unternehmen in die Insolvenz schlittern. Und weniger erfolgreiche erst recht.

Marktberreinigung

Nicht nur kleinere Firmen wie der Edel-E-Bike-Hersteller Van-Moof oder das österreichische Unternehmen Gleam Technologies wurden 2022 zahlungsunfähig. Auch die ganz Großen der Branche kamen ins Geigeln. So berichtete die niederländische Accell Group – der Branchenriese steht hinter Marken wie Ghost, Winora, Haibike, Raleigh oder Koga – von einem Einbruch der Nachfrage und einer Erhöhung des Lagerbestands um 70 Pro-

Verkaufte Fahrräder 2022
in Österreich

506.159*

Verkaufte Fahrräder 2023
in Österreich

421.204*

Absatzmenge 2023

-16,8%

*Es handelt sich um die Anzahl der Räder, die die Fahrrad-Industrie an den österreichischen Sport- und Fahrradfachhandel verkauft hat.

zent. Taiwans größte Bikeproduzenten – Merida, Giant und Ideal Bike – verzeichneten Einbrüche bei Umsatz und Gewinn. Bei Scott feuerte der koreanische Mehrheitseigentümer Youngone im April 2024 seinen langjährigen CEO Beat Zaugg aufgrund der enttäuschenden Geschäftszahlen.

Umsatzeinbrüche und Entlassungen

Die Krise erfasste Unternehmen entlang der gesamten Lieferkette: In Asien sitzende Komponentenhersteller wie Shimano oder Guimeng, der weltweit größte Lieferant von Fahrradketten, mussten ihr Auftragsvolumen reduzieren. Schwalbe meldete 2023 einen Umsatzeinbruch von 30 Prozent. SRAM setzte in seinem Werk in Taichung, Taiwan, Arbeiter*innen vor die Tür. Und es war nicht das einzige Unternehmen: So entließ das Schweizer Unternehmen Flyer 80 von 300 Mitarbeiter*innen am Standort Huttwill. Auch beim Vorarlberger Hersteller Simplon baute man zuletzt 30 Stellen ab.

In Österreich fielen die Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr um 16,8 Prozent auf 421.204 Fahrräder und lagen damit knapp unter dem Niveau von 2019. Dass die pandemie-bedingten Hochzeiten vorbei sind, bestätigt Michael Nendwich, der Sprecher Sport-

artikelhandel in der Wirtschaftskammer Österreich. Auch hierzulande sei die Branche getroffen worden und einige Händler – darunter bike + more oder Sport 2000 – hätten nicht überlebt. Die Lage in Österreich sei allerdings weniger dramatisch als es zunächst scheine: „Mit Fahrradverkäufen setzt der Sport- und Fahrradfachhandel 2023 immerhin 1,18 Milliarden Euro um – das ist der zweithöchste Umsatz seit der Erhebung der Fahrradmarktzahlen.“

Förderungen für E-Bikes

Dass die Umsätze trotz gesunkener Verkaufszahlen so hoch sind, liegt vor allem daran, dass immer mehr teure E-Bikes verkauft werden: Bereits die Hälfte der verkauften Räder sind E-Bikes, auf die allerdings 75 Prozent des Gesamtumsatzes entfallen. Zur Popularität von E-Bikes tragen auch die relativ großzügigen Förderungen durch die öffentliche Hand etwas bei. Allein 2023 wechselten insgesamt 5.060 E-Transportfahrräder zu einem Durchschnittspreis von 5.620 Euro den Besitzer – 900 Euro schoss der Bund zu. Auch Falträder waren 2023 dank einer Förderung besonders attraktiv: 8.000 Falträder und E-Falträder wurden verkauft – eine Verdoppelung der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr.

Auch 2024 gibt es die Förderungen wieder. Spätestens mit 2025 sollte auch die Marktberreinigung in der Fahrrad-Branche abgeschlossen sein. Untätig bleiben darf die europäische Fahrrad-Industrie freilich nicht. Wenn der Cashflow wieder funktioniert, treten alte Probleme wieder in den Vordergrund: die Digitalisierung und Diversifizierung der Lieferketten zum Beispiel und das Umstellen der Produktion auf mehr Nachhaltigkeit. Die Grenze des Wachstums sei jedenfalls nicht erreicht, glaubt Branchensprecher Nendwich: „Familien haben E-Transporträder bereits für sich entdeckt. Aber Gewerbe und Unternehmen sind noch nicht aufgesprungen – dabei lässt sich der Transport auf der letzten Meile deutlich besser mit dem Fahrrad bewältigen. Da stehen wir bei der Verkehrswende erst am Anfang.“

ARGUS Shop

Beratung | Reparatur | Service



KTM Life Tour Gr. L
statt 2.069,99 Euro nur 1.949 Euro
für Radlobby-Mitglieder 1.754 Euro

Radlobby-
Rabatt

Maderna City Scooter
3-Gang Schaltung,
statt 599 Euro nur 399 Euro



Onguard Bügelschloss
inkl. Stahlseil
17,50 Euro



Chiba Handschuhe
27 Euro



GinkGo Cargo Bike
schon ab 3.590 Euro

Das Transportrad aus Schweden
kann nach Wunsch aufgebaut oder
zum Selbstaufbau bestellt werden.

Radlobby ARGUS-Shop

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.

Radpendeln: So funktioniert's

Wer außerhalb des Stadtgebietes längere Strecken mit dem Fahrrad pendeln will, hat es oft nicht einfach. Die Politik ist gefordert, für passende Rahmenbedingungen zu sorgen. Hier fünf Vorschläge, die das Pendeln einfacher machen.

ANALYSE: Andrzej Felczak

Für die Bewohnerinnen und Bewohner von Städten ist es häufig einfach, mit dem Fahrrad in die Arbeit, zur Uni oder in die Schule zu fahren: Oft haben sie mehrere Strecken zur Auswahl. Meistens lässt sich eine ruhige Route mit wenig Autoverkehr finden. Nicht selten ist das Radfahren sogar schneller, praktischer und macht mehr Spaß als andere Mobilitätsformen.

Für Menschen außerhalb der großen Ballungsräume oder für jene, deren Arbeitsweg auch über die Gemeindegrenzen hinausführt, sieht die Sache freilich anders aus: Für sie gibt es meist wenige Alternativen, um auf allwettertauglichen Straßen in die Arbeit zu kommen – und es ist häufig unmöglich, risikobehaftete Freilandstraßen mit Tempo-100 vollständig zu vermeiden.

Natürlich können Radfahrende etwas unternehmen, um ihre Fahrt sicherer zu machen: Mit Openstreetmap für Radfahrende (www.openstreetmap.org), google maps oder die Radlkarte (www.radlkarte.at) lässt sich unter Umständen eine bessere Route finden. Auch gute Fahrradbeleuchtung, gute Rückstrahler, gut sichtbare Kleidung und Helm erhöhen Sichtbarkeit und Sicherheit etwas. Aber das Risiko, von unaufmerksamen oder zu schnellen Kfz-Lenker*innen erfasst zu werden, bleibt. Auch wenn die Entfernungen mit dem Fahrrad oder mit dem E-Bike zu schaffen wären, schrecken diese Sicherheitsbedenken viele Menschen ab.

Welche Maßnahmen aber machen das Fahrrad-Pendeln attraktiver? Und wie kann es gelingen, diese Maßnahmen umzusetzen?

1. Baulich getrennte Radwege

Die erste Wahl ist, baulich getrennte Radwege zu errichten oder bei bestehenden Güter-/Feldwegen Lücken zu schließen und Oberflächen allwettertauglich zu machen. Das ist wegen der Topografie oder weil Grundstücke nicht verfügbar sind, nicht überall möglich.

2. Tempolimits

Tempo-80 auf Freilandstraßen würde die Sicherheit sowohl für Radfahrende als auch für Kfz-Lenkende erhöhen und gleichzeitig Treibstoff und CO₂-Ausstoß einsparen.



Martin Mäser ärgert sich über unzureichende Infrastruktur an der L191 in Vorarlberg.

Erfahrungsberichte von Radpendler*innen

Martin Mäser aus Vorarlberg: Im Zuge der Umsetzung eines Hochwasserschutzprojektes in Feldkirch wurden die vielbefahrenen Radverbindungen in der Kapfchlucht und über die Heilig-Kreuz-Brücke abgerissen. An starken Fahrradtagen waren auf dieser Landesradroute über 2.000 Radfahrende unterwegs – viele davon Pendler*innen aus den umliegenden Gemeinden. Der Radverkehr wird während der 2,5 Jahre dauernden Bauperiode über schmale Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen entlang der L191/Schillerstraße (Montfortbrücke) umgeleitet, bei einem Verkehrsaufkommen von täglich 12.000 Kfz!

„Die Radlobby Vorarlberg setzt sich aus Sicherheitsgründen für ein – zumindest vorübergehendes – Tempo-limit von 30 km/h ein, aber die zuständigen Stellen haben dies ohne Begründung abgelehnt.“

Harald Gaukel aus Salzburg: Besonders gut ist die 18 Kilometer lange Pendler*innen-Route von Thalgau über Eugendorf nach Salzburg mit einer Breite von 2,6 Metern. Eine Problemstelle ist die Moosstraße: Der nicht benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist teilweise nur 1,5 Meter breit. Eine Verbreiterung ist wegen Bäumen schwierig, und die Überbauung des Wassergrabens wurde als zu teuer abgelehnt.

„Die Ost-West-Fahrradquerung verläuft heute über die stark befahrene Innsbrucker Bundesstraße mit schmalen Radfahrstreifen bzw. Geh- und Radwegen. Es soll eine Machbarkeitsprüfung für eine hochqualitative Radroute durchgeführt werden.“



Andreas Voit radelt täglich 30 Kilometer von Ebreichsdorf nach Wien-Wieden und zurück.



Laura Kafka pendelt mit dem Rad zwischen Bad Vöslau und Berndorf.

Andreas Voit aus Niederösterreich pendelt von Ebreichsdorf in den 4. Bezirk in Wien. Der erste, sechs Kilometer lange Abschnitt führt nach Münchendorf über die B16 – eine Kfz-verkehrsberuhigte Route wäre viel länger. Der Rest der insgesamt dreißig Kilometer langen Pendlerstrecke führt entspannt über asphaltierte Wirtschaftswegen, bei Himberg vorbei bis zur Wiener Stadtgrenze. Dann über meistens recht gute städtische Radinfrastruktur bis zum Ziel im 4. Bezirk.

„Auf der B16 werde ich auch bei Gegenverkehr überholt, da es ja – Achtung, Ironie! – anscheinend eine Überholpflicht von Radfahrenden gibt.“



Gerhard Fischer aus Oberösterreich pendelt täglich mit dem Rad von Steyregg zum Gewerbepark Ennsdorf, weil es das schnellste Fortbewegungsmittel ist. Die ersten 18 Kilometer legt er auf dem asphaltierten Donauradweg bis zum Kreisverkehr Enghagen gemütlich zurück. Die letzten zwei Kilometer muss er über die B1-Umfahrung Enns (Richtung Osten) fahren, weil die beschilderte Radroute über Enns deutlich länger wäre.

„Anfang Oktober 2022 hat mich ein Lkw beinahe in den Straßen-graben gedrängt und Fahrerflucht begangen. Die einzigen Male, wo es kein Problem mit dem Überholabstand gab, war, als ich mit einer ein Meter langen Poolnudel als Abstandhalter dort geradelt bin.“

Laura Kafka aus Niederösterreich pendelt mit dem Fahrrad von Bad Vöslau nach Berndorf, weil der Bus mehr als doppelt so lange braucht. Sie fährt entspannt zwei Kilometer auf einem asphaltierten Güterweg abseits vom Autoverkehr bis Großau. Dort muss sie auf die Bundesstraße B212 wechseln. Die B212 verläuft durch den Wald mit vielen engen Kurven und schlechter Sicht. Kfz-Lenkende sind hier in beiden Richtungen mit hohem Tempo unterwegs.

„Ich werde fast immer überholt, egal ob Gegenverkehr oder enge Kurven, selten mit mehr als ein Meter Abstand. Ich habe Angst davor, dass sich die waghalsigen Überholmanöver einmal nicht ausgehen oder jemand beim Autofahren doch zu lange auf Handy schaut.“

Was ist Pendeln eigentlich?

Die amtliche österreichische Definition von PendlerInnen ist unpräzise und lautet „Grundsätzlich sind PendlerInnen / Pendler Menschen, die einen weiten Weg zum Arbeitsplatz zurücklegen müssen“. Im Allgemeinen gelten Menschen, die Orts- oder Gemeindegrenzen am Weg ins Büro überwinden, als Pendler*innen.

Wie lange Strecken können zurückgelegt werden?

Die alltagstaugliche Länge einer Pendlerstrecke beträgt zehn bis zwanzig Kilometer, mit E-Bikes sind auch große Höhenunterschiede und Entfernungen bis dreißig Kilometer machbar.



3. Überholabstand kommunizieren

Außerorts müssen Kfz-Lenkende laut StVO beim Überholen von Radfahrenden einen Mindest-Abstand von zwei Metern einhalten. Da ein Fahrradlenker bis zu einem Meter breit sein kann, bedeutet es einen Gesamtplatzbedarf von mindestens drei Metern, was ziemlich genau einer Fahrspur auf einer Überlandstraße entspricht. Das heißt, dass das Kraftfahrzeug beim Überholen zur Gänze auf die Fahrspur in die Gegenrichtung wechseln muss. Ist dies nicht möglich, sollte auf einen Zeitpunkt ohne Gegenverkehr gewartet werden. Rückmeldungen an die Radlobby zeigen aber, dass sowohl das Wissen zum Überholabstand als auch die Bereitschaft, den Abstand einzuhalten, mangelhaft ist.

Hier würden bewusstseinsbildende Maßnahmen wie Kampagnen im Verkehrsfunk oder Infoschilder und Banner entlang den Straßen helfen. Wichtig wäre auch, dass die Polizei die Überholabstände messen und Übertretungen ahnden würde.

4. Politische Willensbildung

Politik und Straßenbauabteilungen sind immer noch auf das Auto fokussiert und übersehen das Potenzial von Radpendelnden. Dabei ließe sich die Attraktivität des Fahrrades für einen Bruchteil der Kosten und des Flächenbedarfs des motorisierten Verkehrs maßgeblich

erhöhen. Die Radlobby arbeitet auf Gemeinde-, Landes- und Bundesebene daran, die Bedingungen für das Radpendeln zu verbessern und sicherer zu machen. So brachte die 33. Novelle der StVO nach mehreren Jahren Einsatz unter anderem den gesetzlich geregelten Überholabstand und rechts Abbiegen für Radfahrende bei Rot. Zuversichtlich stimmen auch die diversen Radverkehrspläne in den Bundesländern. Und mitunter hilft der Tourismus mit: etwa, wenn eine touristische Radverbindung ausgebaut wird und so verläuft, dass sie auch für Pendelnde genutzt werden kann.

5. Multimodale Mobilität

Wenn die Gesamtstrecke zu lang oder zum Radfahren großteils ungeeignet ist, kann ein Abschnitt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt und das Fahrrad für die Zu- und Abfahrt zum Bahnhof oder zur Haltestelle verwendet werden. Wie attraktiv es ist, hängt maßgeblich von der Qualität und Sicherheit der Zufahrt und von den Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an der Umstiegsstelle ab. Wichtig ist auch die Frequenz und die Fahrzeit der öffentlichen Verkehrsmittel.

Tipp: Bei Bussen oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln ohne Fahrradtransport bietet sich ein Faltrad an. Im gefalteten Zustand zählt es als Handgepäck und kann ohne Aufzählung mitgenommen werden.

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 ARGUS Fahrrad-Diebstahlversicherung

- **Ab nur 9% Jahresprämie**
- **europaweiter Versicherungsschutz**
- **gilt rund um die Uhr**
- **kein Selbstbehalt**
- **Teilediebstahl ab 20 Euro gedeckt**

Für mehr Infos rufen Sie uns an (01/5050907) oder besuchen Sie uns in der Frankenberggasse (Mo-Fr 14-19, Sa 10-14 Uhr). Alle Infos rund um die ARGUS Diebstahlversicherung finden Sie auf unserer Website: radlobby.at/dsv



Im Praxistest: Rasengittersteine

Rasengittersteine als Sicherheitsstreifen neben Radwegen versprechen mehr Sicherheit für Radfahrende und Vorteile für die Umwelt. Aber sind sie wirklich besser als Randsteine oder Schotter?

BERICHT: *Andrzej Felczak*

Entlang von Ortsverbindungsstraßen im nicht verbauten Gebiet werden Radwege bzw. Geh- und Radwege oft ohne Randstein errichtet. Um die Sicherheit zu erhöhen und ein Versickern von Regenwasser von der Fahrbahn und vom Radweg zu ermöglichen, wird zur Fahrbahn ein etwa ein Meter breiter Sicherheitsstreifen errichtet, der oft begrünt wird. Das Gras dort muss jedoch gepflegt werden, und mitunter wird Erde auf den Radweg gespült, was den Radweg rutschig macht.

Eine zweite Möglichkeit ist, den Streifen mit Schotter zu bedecken. Nachteil: Der Schotter kann sich auf dem Radweg verteilen, was die Fahrt holprig macht oder – im schlimmsten Fall – zu Stürzen oder Patschen führen kann.

Neue Technik in Schwechat

In Niederösterreich im Gebiet der Stadtgemeinde Schwechat ist uns im Zuge eines Radwegebaus zum ersten Mal eine neue Technik für Sicherheitsstreifen

aufgefallen. Entlang der Straße „Auf der Ried“ wurde der Sicherheitsstreifen mittels Rasengittersteinen befestigt. Damit wurde eine rutschfeste, stabile und versickerungsfähige Oberfläche geschaffen.

Noch nicht bekannt ist uns, ist wie gut die Rasengittersteine von Kfz-Lenkenden unter verschiedenen Wet-

ter- und Lichtverhältnissen erkannt bzw. als Trennung zum Radweg respektiert werden. Dazu würden wir Erfahrungen von Radfahrenden und Straßenbauabteilungen schätzen und bitten um Rückmeldung.

Unserer Ansicht nach sind jedoch Randsteine zur Trennung zu bevorzugen, weil sie sowohl gegen irr-

tümliches Befahren schützen und auch das Falschparken erschweren.

Rückmeldungen zu Rasengittersteinen an info@radlobby.at

Hintergrundinfo

www.facebook.com/groups/RadfahrenInWien/posts/10159642877839021



Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Radweg: Rasengittersteine. In der Stadtgemeinde Schwechat zum ersten Mal eingesetzt.



WAS HEISST EIGENTLICH?

Forststraße

Eine Forststraße ist eine nicht-öffentliche Straße, die mit dem Verkehrszeichen „Allgemeines Fahrverbot“ mit der zusätzlichen Aufschrift „Forststraße“ beschildert ist. Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben ist, dürfen Forststraßen mit dem Rad nicht befahren werden. Es drohen Verwaltungsstrafen und zivilrechtliche Klagen.

In unseren Nachbarländern ist Radfahren auf Forststraßen erlaubt

und funktioniert weitgehend ohne Konflikte mit anderen Nutzenden. Die Radlobby fordert dasselbe für Österreich. Da die Forststraßen für schwere Lastkraftwagen ausgelegt sind, ist nicht verständlich, wieso es dort zu wenig Platz für Radfahrende geben soll. Zudem werden Forststraßen oft von der öffentlichen Hand gefördert, daher ist eine öffentliche Nutzung für alle die logische Konsequenz. Derzeit sind, je nach

Bundesland, bis zu über 90 Prozent der Forststraßen für Radfahrende gesperrt. Auf Forststraßen gilt die StVO. Ein Rad zu schieben, ist erlaubt, denn wer ein Rad schiebt, gilt als Fußgänger, und Gehen ist auf Forststraßen im Allgemeinen gestattet. Achtung: In Schutzgebieten (z. B. der Wiener Lobau) gelten zusätzliche Regeln, die jegliche Mitnahme von Rädern verbieten können.

Mario Sedlak

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak



+
Wien 8., Pfeilgasse
Qualitätsgewinn: Zentrumsnahe Fahrradstraße zur Hälfte fertig

Die Pfeilgasse ist schon länger eine der wichtigsten Radverbindungen zwischen Zweierlinie und Gürtel. In der parallel verlaufenden Josefstädter- bzw. Lerchenfelder Straße gilt Tempo 50, und es verlaufen dort Straßenbahnlinien: somit sind diese Routen nur für Geübte eine Option.

Die aktuelle Umgestaltung bis zur Strozzigasse hat die Qualität für Radfahrende und Zufußgehende erheblich erhöht. An mehreren Stellen wurden Schräg- durch Längsparker ersetzt: das schafft Platz für eine Verbreiterung der Fahrbahn, breitere Gehsteige mit Sitzgelegenheiten und Begrünung. Außer an der Kreuzung Blindengasse, wo die Straßenbahn fährt, hat der Radverkehr in der Pfeilgasse jetzt durchgängig Vorrang, und die Einrichtung einer echten Fahrradstraße ist ein großer Qualitätsgewinn.

Neue Bodenmarkierungen heben den Vorrang auf der Fahrradstraße und in den Kreuzungen deutlich hervor. Dass die Pfeilgasse keine Ampeln hat, ist ein weiteres großes Plus. Der Umbau der Strecke bis zur Zweierlinie soll im Jahr 2024 erfolgen.



-
Wien 4., Resselpark
So nicht: Gemischter Geh- und Radweg schafft vermeidbare Konflikte

Mitten durch den Resselpark am Karlsplatz zwischen der Radüberfahrt Canovagasse und der Kreuzherrengasse, vorbei am Wien Museum, wurde ein drei Meter breiter Geh- und Radweg markiert. Diese Lösung ist für eine derart stark frequentierte Radverbindung – rund 3.000 Radfahrende sind hier im Jahresdurchschnitt täglich unterwegs – leider ungeeignet und wird laut den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr (RVS) nicht empfohlen. Radfahrende werden nämlich in diese schmale Fläche gezwungen, auch wenn dort Zufußgehende quer und quer unterwegs sind. Für möglichst konfliktfreie und sichere Interaktionen zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden ist jedoch ausreichend Platz zum Begegnen und Ausweichen erforderlich.

Deshalb fordern Radlobby Wien und der Fußgängerverein „Geht-Doch“, stattdessen im Resselpark eine flächendeckende Begegnungszone. Als Routenhinweis für den Radverkehr sind Bodenmarkierungen mit Radpiktogrammen „Sharrows“ gemäß RVS geeignet.



+ **-**
Wien 21., 22., Wagramer Straße
Hier klafft Lücke in ansonsten gelungener Langstreckenverbindung

Der Zweirichtungsradweg Wagramer Straße ist Teil der Langstrecke Nord und führt von der Wiener Urania bis in den 21. bzw. 22. Bezirk. Jetzt wurde die Strecke zwischen Sebaldegasse und Aderklaaer Straße in guter Qualität mit einer Breite von rund drei Metern bis zur Kreuzung Aderklaaer Straße verlängert. Auch die Lieblgasse wurde an den Radweg angeschlossen.

Bei der Aderklaaer Straße ist der Radweg jedoch zu Ende, und die Route wird 300 Meter lang auf der Fahrbahn in der Seyringer Straße bis zur Julius-Ficker-Straße weitergeführt. Hier gilt zwar Tempo-30, aber die Strecke ist stark durch Kfz-Schleichwegverkehr belastet. Damit wird die – an sich gelungene, weil baulich getrennte und hochqualitative Route – unterbrochen. Die Radlobby schlägt vor, eine Fahrradstraße mit Fahrbahnanhebungen mit sinusförmigem Profil zu errichten.

Ein Minus bekommt auch die Ampelschaltung für Radfahrende bei der Querung Seyringer Straße Richtung Norden – mit zu kurzer Grünphase für Radfahrende.





Burgenland Rudersdorf, Kreisverkehr S7 Vorbildlicher Radweg R57, aber leider ist der Kreisverkehr miserabel

Der R57 ist ein vorbildlich gestalteter und baulich getrennter Radweg, der die Dörfer des Lafnitztales von Rudersdorf bis Stegersbach auf direktem Weg verbindet. In diesem Abschnitt wird er gemeinsam mit der Paradiesradroute geführt und ist bei Alltags- und Freizeitradfahrenden beliebt.

Der Radweg führte durchgängig kreuzungsfrei parallel zur Bundesstraße B57a. Mit dem Bau der S7 wurde die B57a durch den Kreisverkehr und der R57 um den Kreisverkehr geführt. Konsequenz: Der Radweg muss die B57a jetzt viermal kreuzen – davon zweimal mit STOP.

Auf den Zufahrten zum Kreisverkehr ist Tempo 100 erlaubt. Die Ausfahrt aus dem Kreisverkehr verläuft mit großem Radius, weshalb die Kraftfahrzeuge sehr schnell herausbeschleunigen, und Radfahrende nur schwer rechtzeitig erkennen können, ob die Kfz im Kreisverkehr bleiben oder ihn verlassen – und damit die Radwegquerung passieren. Unsere Meinung: Tempo 50 einführen und die Kurvenradien für Kfz verkleinern. So ließen sich Sicherheit und Komfort für Radfahrende maßgeblich steigern.

www.radlobby.at/oesterreich/so-geht-kreisverkehr



Villach, Stadtbrücke Neuer Radstreifen ist ok, aber etwas mehr Mut könnte nicht schaden

Ein neuer Radfahrstreifen zierte seit kurzem die frisch sanierte Stadtbrücke zwischen Villacher Hauptplatz und Bahnhof: In Fahrtrichtung Bahnhof, wo es leicht bergauf geht, bewegen sich die Radfahrenden nicht auf der Fahrbahn fort, sondern gemütlich am Radfahrstreifen. In die entgegengesetzte Richtung, wo es leicht bergab geht, ist weiterhin die Fahrbahn zu benutzen.

Die neue Verkehrsorganisation ist grundsätzlich zu begrüßen. So wie in Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr (RVS) empfohlen, findet es die Radlobby Villach jedoch zweckmäßig, die Benutzungspflicht des Radfahrstreifens aufzuheben, um insbesondere schnellen und geübten Radfahrenden auch die Weiterbenutzung der Fahrbahn zu ermöglichen. Dies wäre bei Schulschluss oder Events wie Draupuls oder Kirtag vorteilhaft.

Anmerkung: Im Zuge der Sanierung der Brücke wäre es durchwegs möglich gewesen, auch mutigere Schritte zur Verkehrsberuhigung zu setzen, wie z.B. die Begegnungszone über die Brücke weiterzuführen.



Salzburg, Otto-Holzbauer-Straße Neuer Bodenbelag: Erfahrungsberichte erbeten

Der Radweg entlang der stark befahrenen Alpenstraße ist schmal und qualitativ schlecht. Um eine Alternative anzubieten, wurde am Ende der ruhigen und parallel verlaufenden Otto-Holzbauer-Straße ein 200 Meter langer und drei Meter breiter Geh- und Radweg durch ein Landschaftsschutzgebiet bis zum Kreuzhofweg errichtet. Es wurde dabei kein Asphalt verwendet, sondern ein spezieller Schotterbelag mit Pflanzenbindemittel. Der Belag speichert bei Regen Wasser und gibt die Feuchtigkeit in der Trockenperiode wieder ab.

Wie sich diese neue Lösung in der Praxis bewährt, ist derzeit noch unklar. Mit Schotterwegen, im Fachjargon „Wassergebundene Decke“, haben viele Radfahrende schlechte Erfahrungen. Es bilden sich oft Lacken; Sand und Gatschspritzer verunreinigen Rad und Kleidung. Interessant werden deshalb die Beobachtungen der Radcommunity zum neuen Belag sein.

Die Radlobby freut sich über Rückmeldungen zu Erfahrungen, gerne mit Fotodokumentation.

Rückmeldungen bitte an info@radlobby.at



ÖSTERREICH

Jetzt noch grätzlicher: Kidical Mass

Wem nicht das Herz aufgeht beim Anblick von hunderten Kindern auf ihren Rädern, der hat wahrscheinlich keines: Die Kidical Mass-Kundgebungen für eine familienfreundliche Radinfrastruktur in österreichischen Städten gewinnen an Dynamik: 5.300 Kinder und Begleitpersonen radelten Anfang Mai von 19 Treffpunkten aus bei der 2. Grätzl Kidical Mass durch ganz Wien, österreichweit waren in 27 Städten und Gemeinden 10.000 bei den Kidical Mass-Rides dabei.

Bei der großen Kidical Mass in Wien am letzten Samstag im Mai kamen trotz widrigsten Bedingungen (Gewitter und Starkregen) immerhin 300 Personen. Das Wetter konnte der guten Laune nichts anhaben. kidicalmass.at



KLOSTERNEUBURG

Petition für Ausbau von Radwegen

Die Radlobby Klosterneuburg hat eine Unterschriftenaktion für den sofortigen starken Ausbau der Radwege in Klosterneuburg gestartet. Jährlich soll – so die Forderung – eine Summe von mindestens 70 Euro pro Einwohner*in und Jahr investiert werden. „Die Steigerung des Anteils jener Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist ein wichtiger Baustein zur Bewältigung der Klimakrise“, heißt es im Text zur Petition, die auf der Plattform #aufstehn unterzeichnet werden kann. mein.aufstehn.at/petitions/radwegeausbau-in-klosterneuburg

KÄRNTEN

Radlobby mit großem Bahnhofs-Check

Gute Abstellanlagen an den neuen und renovierten Bahnhöfen, aber großer Aufholbedarf bei den Radweg-Verbindungen zu den Ortszentren: Das ist das Ergebnis des ersten großen Bahnhofs-Checks der Radlobby Kärnten.

„Wir wollten herausfinden, wie gut die Kärntner Bahnhöfe für die Kombination Rad-Bahn geeignet sind“, erklärt Christoph Zettinig von der Radlobby Kärnten. Für den Test radelten Aktive

Testsieger im Kärntner Bahnhofs-Check: Pörtltschach am Wörthersee.



alle Stationen in Kärnten ab und bewerteten die Bahnhöfe nach objektiven Kriterien.

Laut Zettinig fällt das Fazit „durchwachsen“ aus. Überall dort, wo Bahnhöfe in den letzten Jahren modernisiert wurden – etwa entlang der neuen Koralmbahn, der modernisierten Gailtalbahn oder im Großraum Klagenfurt, sei die Ausstattung mit Radständern und Radboxen gut. In anderen Gegenden oft nicht mehr zeitgemäß. Zettinig: „Wir fordern deshalb eine „RadlStänder-Offensive“ und das Ende der sogenannten Felgenkiller – also jener Radständer, bei denen das Vorderrad eingeklemmt wird.“

Viel Aufholbedarf sei bei den Radweg-Verbindungen von den Ortszentren zu den Bahnhöfen gegeben. Testsieger im Radlobby-Bahnhofs-Check ist übrigens der neu gestaltete Bahnhof

Pörtltschach am Wörthersee. Er überzeugt durch moderne Abstellanlagen, Barrierefreiheit und durch seine zentrale Lage im Ortszentrum.

Kooperation mit cyclebee

Dem besseren Komfort von Rad & Bahn-Reisenden dient auch die Kooperation der Radlobby mit dem österreichischen StartUp cyclebee, welches die spezielle Fahrrad-Bahn-Infoplattform „cyclebeeOnRails“ auf den Markt gebracht hat und praktische Infos für die Rad-Bahn-Kombi bietet. Die von den Radlobby-Ehrenamtlichen erhobenen Daten werden dort eingepflegt und sind seit kurzem kostenlos abrufbar.

bahn.cyclebee.app
www.radlobby.at/kaernten/bahnhof-check



Auch mit Babybauch war Nora Turner (alias unicorn cycling) auf dem Gravelbike unterwegs. Inzwischen ist das Baby da

Gravel mit Babybauch

Nora Turner war eine der ersten Rennradsport-Influencerinnen in Österreich. Die Freude am Radfahren lässt sie sich auch als Schwangere nicht vermiesen.

INTERVIEW: Valentin Eisendle

Für alle, die dich nicht kennen: Wer bist du und welche Art von Fahrrad-Content machst du?

Größtenteils berichte ich von Erlebnissen, Momenten und Herausforderungen in meinem Leben mit dem Rennrad. Mein Content war schon immer recht persönlich, ich möchte zeigen, wie das Rad das Leben verändern kann. Das beginnt bei: Ich fahre ein Rennen und möchte dafür mein eigenes Trikot gestalten. Bis hin zu: Wir bekommen ein Kind. Wie kann es weitergehen auf dem Rad?

*Lass uns doch gleich über deinen Blog-Artikel zu 'Schwanger Rennradfahren?' reden, der ja auch bei deinen Leser*innen viel Resonanz erzeugt hat...*

Natürlich wollte ich als erstes wissen, ob ich überhaupt noch fahren kann und darf. Mein Gynäkologe hat mich aber beruhigt und mir ans Herz gelegt, den Sport weiter auszuüben und noch mehr auf meinen Körper zu hören. Natürlich gibt es immer das Risiko rücksichtsloser Autofahrer*innen. Um dem aus dem Weg zu gehen, war ich gerne und viel abseits vom Kfz-Verkehr auf Schotterwegen unterwegs.

Wie hast du deine Trainingsroutine während deiner Schwangerschaft angepasst?

Unsupported-Wettbewerbe sind leider flachgefallen. Ich hatte auch geplant, ein Bikepacking vom Adriatischen ans Tyrrhenische Meer zu machen. Daraus wurde dann am Ende ein Urlaub mit den Gravel Bikes in der Toskana. Und das war gut so, denn es gab letzten Juli eine ziemliche Hitzewelle und ab 10 Uhr hatte es meist 35 Grad und darüber. Kurze Ausfahrten, 50 Kilometer auf den Strade Bianche waren das höchste der Gefühle – und die heißen Stunden verbrachten wir am Pool.

Wie bist du mit Kommentaren und Meinungen von anderen bezüglich deiner Entscheidung, weiterhin Rennrad zu fahren, umgegangen?

Ich würde lügen, wenn ich sagen würde, dass mich das nicht genervt hat. Hin und wieder habe ich auch gemerkt, dass die Leute beim engen Überholen erschrocken sind, als sie meinen Bauch bemerkten.

Welche Ratschläge würdest du Frauen geben, die während der Schwangerschaft weiterhin Rennrad fahren möchten?

Erstens, mit Arzt bzw. Ärztin und Hebamme zu sprechen. Es gibt ja durchaus medizinische Indikationen, bei denen man das Rad besser stehen lässt! Zweitens, im ärztlichen Gespräch konkretisieren, wie viel und auf welchem Niveau man wirklich mit dem Rad unterwegs ist, damit die Risikoeinschätzung möglichst exakt ausfällt. Und der dritte Ratschlag ist: Nicht auf die Mitzi-Tant und die anderen selbst ernannten Expert*innen hören, die behaupten, Radfahren sei schädlich und gefährlich für Schwangere.

Welche Entwicklungen hast du in der Rennrad-Community in den letzten Jahren beobachtet?

Als ich mit dem Rennradfahren begonnen habe, waren Frauen eine Rarität. Ich habe mir bei jeder Ausfahrt, wo mehr als zwei, drei Frauen teilgenommen haben, einen Haxen ausgefreut. Inzwischen sind auf den lokalen „Rennrad-Highways“ fast so viele Frauen wie Männer unterwegs. Mit meinem Content möchte ich diese Entwicklung auch in Zukunft weiter treiben, genauso wie die Vereinbarkeit von Familie und Sport. Dazu liest man nämlich bei den männlichen Content-Creatoren im Radsport wenig...

Radfahren stärken!



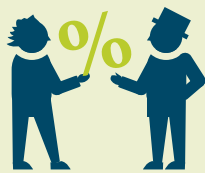
Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

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



Versicherungspaket

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



Radlobby-Rabatt

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



Interessensvertretung

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

Mitglied werden zahlt sich aus!

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

DRAHTESEL-Abo

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



Nur für Mitglieder

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



Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitgliedervorteile um **EUR 52,-** pro Jahr



Studierende

Ermäßigte Mitgliedschaft **EUR 34,-** pro Jahr für Studierende bis 26 sowie für alle unter 19 Jahren



Haushalts-Mitgliedschaft

Für Familien, WGs und Lebensgemeinschaften: Pro Jahr **EUR 52,-** für das Erstmitglied, alle weiteren Haushaltsmitglieder je **EUR 34,-**. Kinder unter 19 Jahren sind kostenlos bei der Rechtsschutzversicherung mitversichert.

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

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

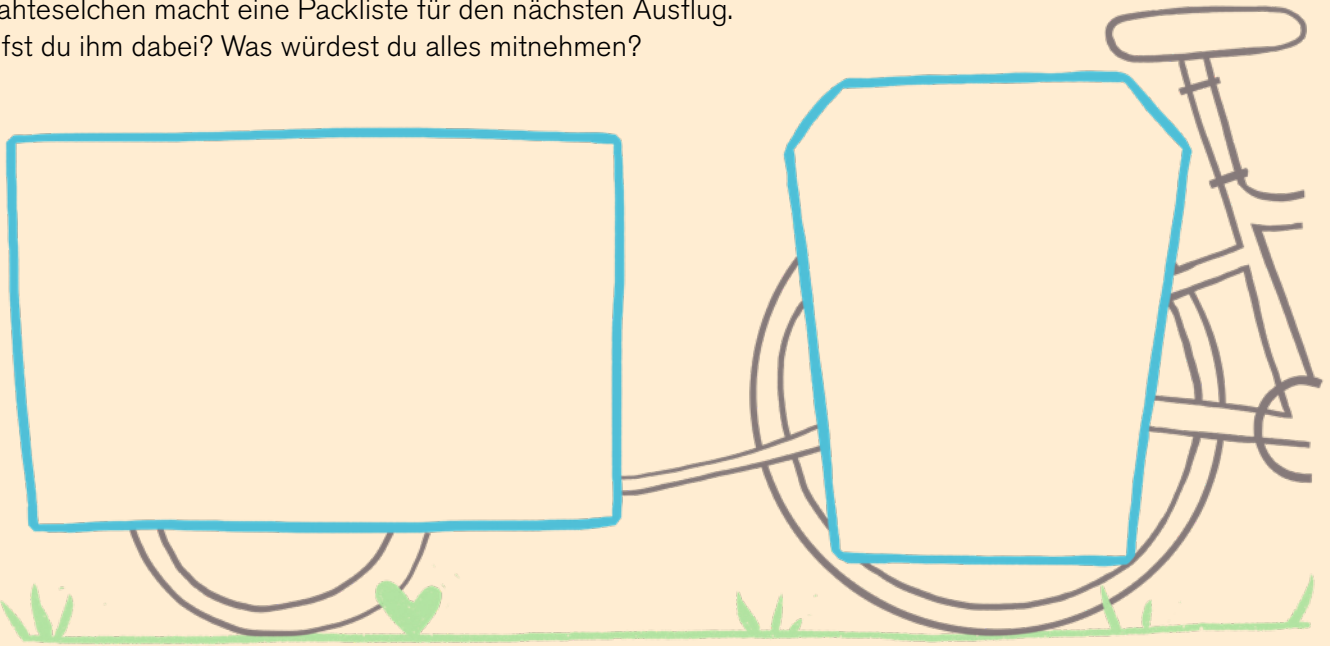
Drahteselchen



ZEICHENSPASS

Ich packe in meine Fahrradtasche...

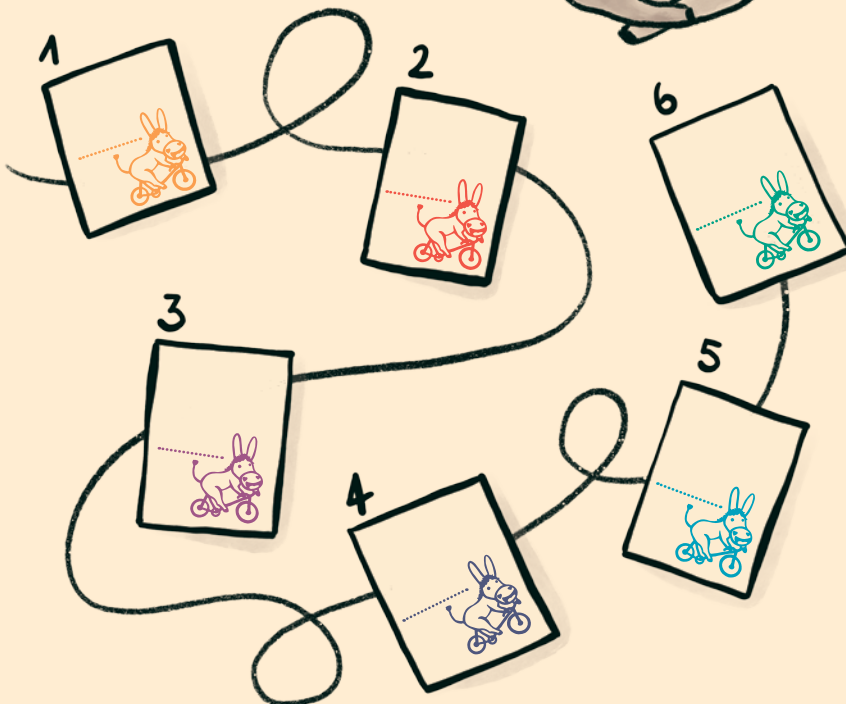
Drahteselchen macht eine Packliste für den nächsten Ausflug. Hilfst du ihm dabei? Was würdest du alles mitnehmen?



RÄTSELSPASS

Finde das Lösungswort!

Drahteselchen ist durch das Heft geradelt und hat sechs Buchstaben versteckt. In der richtigen Reihenfolge ergeben sie das gesuchte Lösungswort.



Schick uns die Lösung!

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir 5x die super „Mountainbike-Tour“ von Playmobil. Frage deine Eltern, ob du mitspielen darfst. Schreib uns die Lösung und deinen Namen per E-Mail an kinder@drahtesel.or.at. Einsendeschluss ist der 30. August 2024.

Alle Informationen: drahtesel.or.at/kinder





HOW TO

Bicibus starten

Mit dem Fahrrad in die Schule fahren? Das geht. Und zwar am besten täglich und gemeinsam mit anderen. Hier zehn Tipps, um Bicibusse zu organisieren und die Freude am Radfahren zu mehren.



CHECKLIST: Michael Doberer

- 1.** Die Idee ist es, Kinder zu motivieren, gerne mit dem Rad in die Schule zu fahren. Am besten, die erste gemeinsame Fahrt mit Freund*innen zu organisieren! Das gemeinsame Radeln ist der Kleber in der Gruppe.
- 2.** Eine erwachsene Person radelt voran; eine weitere ist die Nachhut; der Rest nebeneinander! Auch wenn es am Anfang etwas Mut braucht: die Gruppe ist so deutlich sichtbarer und sicherer. Plus: Die Kinder können sich einfacher unterhalten. Langsam, aber konstant in Bewegung bleiben. Rote Ampeln sind ok: noch mehr Zeit zum Plaudern.
- 3.** Ideal sind Einbahnen oder Nebenstraßen mit wenig Gegenverkehr. Nicht abschrecken lassen, wenn die Infrastruktur nicht ideal ist.
- 4.** Kommunikationskanal öffnen: Mit einer Chat-Gruppe finden Interessierte schnell zusammen und ein tägliches Foto oder Video motiviert, wenn einmal ausgesetzt werden musste.
- 5.** Kinder in die Gestaltung einbinden, Logos und Plakate entwerfen und eine Playlist für die musikalische Begleitung zusammenstellen lassen! Mitsingen ist erlaubt!
- 6.** Neue Fahrer*innen werden mit Plaketten und Bannern empfangen. Bei lauter Musik mitgrooven, macht hörbar und erhöht die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmenden.
- 7.** Informiert Politik und Polizei, dass ihr einen Bicibus etabliert habt und erinnert bei der Gelegenheit gleich an StVO §68 (2): Nebeneinander radeln und Verbandsregel.
- 8.** Vorausschauend fahren und auch mal auf den Vorrang verzichten. Ungeduldige Dränger*innen im Kfz dürfen gerne auf Querstraßen ausweichen. Auch bei drängelnden Radfahrer*innen frühzeitig Vorsicht einfordern, damit sie nicht den Verband unterbrechen. Gelassen bleiben!
- 9.** Vor der Schule: Räder sichtbar abstellen und absperren.
- 10.** Ist der Bicibus einmal unterwegs, gilt es jetzt, ihn in ein tägliches Ritual zu verwandeln. Im Winter gibt's dann Medaillen für Unverdrossene. Und im Fasching oder an Halloween darf verkleidet geradelt werden. Viel Spaß!

Die Radlobby unterstützt Bicibus-Organisator*innen mit Beratung und hat dazu einen Handlungsleitfaden entworfen: bicibus.at

Zum Autor

Michael Doberer, Fahrradlehrer in Ausbildung, ist einer der Gründer des Bicibus Hernals, des ersten täglichen ganzjährigen Bicibus im DACH Raum. Im Bicibus erleben seine beiden Kinder (7 und 10) mit mehreren Dutzend anderer Kinder (darunter viele Taferlklassler*innen) die Freude am alltäglichen Radeln zur Schule.

www.instagram.com/michael.doberer
twitter.com/MichaelDoberer



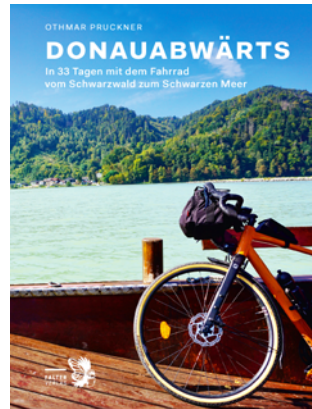
Donauabenteurer

Othmar Pruckner nennt sein Abenteuer, die Donau abwärts ans Schwarze Meer zu fahren, ein überschaubares Vorhaben. Er würde ja nicht Sibirien im Winter durchqueren. Aber immerhin, es sind 3.300 Kilometer bis ins Delta, und auf ihn warten nicht nur Donaufische am Grill, sondern wilde Hunde, die den Radler verspeisen wollen, als er sich den kahlen Bergen der rumänischen Dobrukscha nähert. Der passionierte Rennradler und pensionierte Journalist beschreibt die Länder entlang des großen Stroms, ihre Flora und Fauna mit Hingabe und Humor und flicht en passant historische Informationen ein. Denn Geschichte(n) gibt es entlang der Donau fast so viele wie Kilometer! Ein literarischer Ratgeber auch für jene, die nur einen Teil des Weges erfahren wollen.

Alec Hager

Pruckner, Othmar
Donauabwärts.

In 33 Tagen mit dem Fahrrad vom Schwarzwald zum Schwarzen Meer. Wien: Falter Verlag, 2024
ISBN 978-3-99166-001-9
256 Seiten, 30,50 Euro



Leben am Lastenrad

Um die drei bestimmenden Faktoren seines Lebens – Arbeit, Abenteuer und Alltag – in Balance zu halten, kommt Gunnar Fehlau anlässlich seines Fünfzigers und der flügge gewordenen Kids auf die Idee, ein Jahr als digitaler Lastenradnomade zu verbringen. So packt der Betreiber des Pressedienstes Fahrrad sein Leben in sechs rote Packtaschen, die auf der Ladefläche eines gefederten E-Transportrads landen. Eine der Taschen enthält ein Tipi-Zelt und einen Titan-Ofen – das sagt schon alles über die Komfortlastizität des Bikepackers. Im Collage-Stil beschreibt das Buch jeden der 353 Tage auf deutschen Straßen und gibt mit viel Wortspiel Einblicke in etwas, das Gunnar die Phoenix-Plausibilität nennt: die steigende Empfindsamkeit für schöne Details am Wegesrand.

Alec Hager

Fehlau, Gunnar
Workpacking.

Bikepacking extrem – Mein Jahr als digitaler Lastenradnomade – Alltag, Arbeit, Abenteuer. Stuttgart: Verlag pietsch, 2024
ISBN 978-3-613-50967-2
256 Seiten, 31,50 Euro



Anzeigen



Der Podcast der velophilen Erfolgsgeschichten
reichdurchradeln.at





© Foto: Steiermark Tourismus, Jesse Streibl



Das Grüne Herz des Radurlaubs

Die schönsten Urlaubsmomente im Sommer

Natur, Kunst, Kultur und Kulinarik – das ist die Steiermark. Vielfältig vom Dachstein-Gletscher über die kulturelle Landeshauptstadt bis zu den sanften Weinbergen lädt auch die Landschaft zu sommerlichen Rad- und Mountainbiketouren ein.

steiermark.com/sommerurlaub



Region Erzberg Leoben

Genuss, Natur und Kultur auf zwei Rädern

Die Abenteuer- und Sportregion Erzberg Leoben ist nicht nur ein Eldorado für Radfahrer, sondern offenbart sich auch als facettenreiche Gegend, die Genuss, Natur und Kultur vereint.

Die zahlreichen Routen in der vielseitigen, steirischen Region bieten alle Möglichkeiten für Fahrradenthusiasten: Mountainbiken auf die Berggipfel oder Tagesausflüge zu den spannendsten Ausflugszielen in der Umgebung! Mountainbiker werden nach herausfordernden Fahrten über steile Waldpassagen mit atemberaubenden Rundblicken belohnt. Beginner wählen Strecken wie die Tour entlang des wunderschönen Leopoldsteinersees. Einmalig ist auch eine Rundtour zum Grünen See. Ausgehend von Leoben führt der Weg durch die Natur direkt zum wunderbar

wandelbaren See, welcher ein echtes Paradies darstellt.

Genusstour in der Region

Entlang der Genusstour durch das Liesingtal lassen sich die kulinarischen und szenischen Schmankerln der Region Erzberg Leoben gleichermaßen ausgezeichnet erkunden. Von St. Michael führt die Genusstour durch die malerischen Orte, welche vielfältige Produzenten regionaler Kulinarik sowie ausgezeichnete Gastronomiebetriebe beherbergen. Daneben können auch Kräuterwanderungen unternommen und Bauernhöfe besichtigt werden.

Kulturprogramm auf zwei Rädern

Wer zusätzlich zum Fahrtwind eine Dosis Kultur sucht, begibt sich auf den Eisenstraßenradweg R38 von Leoben nach Vordernberg. Entlang der gesamten Strecke bieten sich zahlreiche Möglichkeiten, um mehr über die geschichtsträchtige Eisenproduktion in der Region sowie die Bedeutung dieser für die Einwohner zu erfahren. Bei einer Fahrt mit der Erzbergbahn, einem Blick ins Radwerk IV oder einem Besuch des Abenteuers Erzberg kann Geschichte mit der sportlichen Betätigung auf dem Drahtesel kombiniert werden.



Tourismusverband Erzberg Leoben

GF Mag. Malgorzata Koch-Basic
Hauptplatz 3
8700 Leoben
Tel.: +43 3842 48148
info@erzberg-leoben.at
erzberg-leoben.at



Erlebnisregion Murau

Eine Einladung zum Glücklichsein

In den südlichen Tauern, zwischen 700 und 2.800 Metern, befindet sich die Erlebnisregion Murau mit malerischen Berglandschaften, idyllischen Tälern sowie 40 kristallklaren Seen.

Inmitten der Erlebnisregion Murau liegt die erste Etappe des Murradweges, der aufgrund seiner gemütlichen und landschaftlich beeindruckenden Streckenführung sehr beliebt ist. Ob mit klassischem Fahrrad, Rennrad, Mountainbike oder E-Bike – die Region präsentiert sich als optimale Destination für genussvolles und sportliches Radfahren.

Murtalbahn als Fahrradzug

Die Murtalbahn, eine nostalgische Schmalspurbahn, bietet sich als Fahrradzug für diejenigen, die den Murradweg erkunden möchten, bestens an.

Die Mountainbike-Strecken in den Murauer Bergwelten stehen für unvergessliche Erlebnisse: Panorama-Touren über weite Almen, sanfte Hügel, durch schattige Wälder und idyllische Täler, durchzogen von Flowlines und Singletrails oder auf die Gipfel der beeindruckenden „Bergpersönlichkeiten“. Ein purer Genuss für alle Biker – ob aus eigener Kraft oder eher gemütlich mit E-Unterstützung. Die Radwege sind so angelegt, dass sich viele Schätze der Region offenbaren – bis hin zu faszinierenden Panoramen.

Dem Murauer Bier auf der Spur

Die mittelalterlichen Städte Murau und

Oberwölz laden mit romantischen Stadtkernen auf eine kulturelle und kulinarische Rast ein. In Murau ist man seit 1495 stolz auf Brautradition: Saubere Luft, reinstes Wasser, Hopfen und Malz – das sind seit jeher die Zutaten für bestes Murauer Bier.

Mit jedem Pedaltritt taucht der Radfahrer in die Faszination der reizvollen Landschaft ein und tankt Energie. Apropos Energie tanken: Zahlreiche Ladestationen sorgen für volle Akkus bei den E-Bikes und heimelige Orte der Gastfreundschaft für Wohlbefinden.



Erlebnisregion Murau

VS Ing. Heimo Feiel
Liechtensteinstraße 3-5
8850 Murau
Tel.: +43 3532 2720
info@regionmurau.at
regionmurau.at



Erlebnisregion Graz

Kopf aus, Urlaub an!

Verrückt nach Frischluft, Höhenmetern und Lebensgefühl? Ob in urbaner Atmosphäre oder in herrlicher Natur vor den Toren der Stadt – in der Erlebnisregion Graz erwartet Aktivurlauber ein vielfältiges Angebot.

Sommer in der Kulturhauptstadt Graz

Die einzige GenussHauptstadt Österreichs und Europäische Kulturhauptstadt von 2003 hat eine außergewöhnliche Anziehungskraft. Gotik, Renaissance und Barock mischen sich in der liebenswerten Altstadt mit moderner Architektur. Den besten Überblick über das UNESCO-Weltkulturerbe hat man vom majestätischen Schlossberg.

Graz ist aber mehr als eine Stadt mit südlichem Flair. Direkt vor den Toren der Stadt warten viel Natur und Top-Ausflugziele. Nicht umsonst lautet das Motto: Von Stadt auf Land in 10 Minuten!

Genuss-Radtouren

Es ist schon etwas Besonderes, in der Nähe einer internationalen Kultur- und Landeshauptstadt auch ein attraktives Rad- und Wanderangebot zu haben.

Bei insgesamt 18 E-Bike-Genussradtouren – die meisten starten direkt in Graz – gibt es wahrlich viel zu entdecken und zu genießen: Top-Ausflugziele wie den Österreichischen Skulpturenpark, die Lurgrotte, das Österreichische Freilichtmuseum Stübing oder das Lipizzanergestüt Piber mit Kletterpark-Action in der Lipizzanerheimat, historische Kulturdenkmäler und moderne Kunst, erfrischende Badeseen, regionale Köstlichkeiten und Haubenküche.

Die „Rad-Hauptschlagader“ ist der Muradweg R2, der die Region vom Bergland im Norden bis in die Ebenen des Grazer Beckens im Süden durchquert und mit herrlichen Panoramen direkt durch Graz führt.

In der Erlebnisregion Graz kommt alles von Herzen und die Kombination von Stadt und Land bringt Abenteuer, Spaß und Gaumenfreude. Genau das haben Sie sich verdient: Kopf aus, Urlaub an!



Tourismusverband Region Graz

GF Mag. Susanne Haubenhofer
Messeplatz 1/Messturm
8010 Graz
T +43 316 8075-0
info@regiongraz.at
regiongraz.at
#visitregiongraz



Oststeiermark

Mit dem Rad durch den Garten Österreichs

Radfahren im Garten Österreichs ist wie Wandern im Sitzen: fordernd, aber überwiegend ein Genuss. Warum eilen, wenn es in der Oststeiermark so viel zu erleben gibt?

Zwischen „Voll-Gas“ und voll entspannt: ein Garten, so groß, dass man mit dem Rad tagelang herumkurven kann – das ist die Oststeiermark. Fern vom Massentourismus und mit einer Qualität zu erschwinglichen Preisen. Ob Rennradfahren, Mountain- oder Gravelbike, Downhill-Runs oder Genussradfahren mit der Familie, die Oststeiermark hat für jeden Geschmack und jede Kondition etwas zu bieten: vom Mountainbiken auf dem „Großen Jogl“ in Miesenbach über Rennradfahren auf der Raabtal-Tour in St. Ruprecht an der Raab bis hin zur Genussradtour von Pöllau nach Hartberg oder am Feistritzal-Radweg.

Regionale Schmankerl ums Eck

Während der Ausfahrten spannen sich links und rechts plätschernder Flüsse traumhafte Kulissen auf. So manchem bleibt da der Mund vom Staunen offen. Oder doch vom Durst? Regionale Spezialitäten sind immer ums Eck, sodass Wirte jederzeit mit direkt gepressten Obstsäften, spritzigen Weinen und einer zünftigen Jause zu einer Pause einladen. Entlang der Strecken bieten zahlreiche Erlebnisse eine willkommene Abwechslung. Kann man diese mit der GenussCard kombinieren, mit der man unzählige Ziele gratis besuchen kann, zahlt sich dies rich-

tig aus. Und abends fängt Sie eines der gemütlichen Betten der Beherbergungsbetriebe auf.

Radspezialisten von Bett+Bike

Wer mit dem eigenen Rad reist, hat spezielle Bedürfnisse an die Unterkunft. Die „Bett+Bike“-Betriebe sind genau darauf ausgerichtet: Nur eine Nacht bleiben, wenn man eine Rundreise macht, ein absperrbarer Raum für die Fahrräder beziehungsweise zum Trocknen der Kleidung oder die Bereitstellung von Werkzeug sind nur ein paar der Kriterien, die diese Unterkünfte erfüllen.



Tourismusverband Oststeiermark

GF Dr. Stefan Schindler
Schloss 1
8225 Pöllau

Tel.: +43 3113 20678
info@oststeiermark.com
www.oststeiermark.com



Thermen- & Vulkanland

Sehnsucht nach Glück...

Das Thermen- & Vulkanland Steiermark belebt im Sommer dank mediterranem Flair, sanfter Hügellandschaften, regionaler Schmankerl und vieler herzlicher Gastgeber alle Sinne.

Die inspirierende Natur entdecken

Was gibt es Schöneres: auf Entdeckungstour gehen und all das Zauberhafte erkunden, das unsere Erlebnisregion bietet! Auf 6.000 Kilometern gibt es Radtouren im Südosten der Steiermark zu entdecken. Zahlreiche Themenwanderwege warten auf Genusswanderinnen und Genusswanderer, dazu laden am Wegesrand immer wieder gemütliche Einkehrstopps zur Pause. Die Burgen, Schlösser und historischen Städte lassen Augen strahlen. In Schwung kommt man auf den vier Golfplätzen, welche die Region zu Österreichs beliebtester Golfregion 2024 machen.

Wohlfühlspaß für die ganze Familie

Entspannung findet man im mineralstoffreichen Thermalwasser der sechs Thermen Parktherme Bad Radkersburg, Therme der Ruhe Bad Gleichenberg, Thermenresort Loipersdorf, Rogner Bad Blumau, Heiltherme Bad Waltersdorf und H₂O Hotel-Therme-Resort, das nachweislich stressreduzierend und wohltuend für die Muskulatur ist. Badespaß für die ganze Familie ist aber auch in den Badeseen und Freibädern garantiert, wie zum Beispiel im größten Beckenfreibad Europas in Fürstenfeld mit 23.000 m² Wasser- und 100.000 m² Grünfläche.

Die Kulinarikhochburg auskosten

Entlang der „Vulkanland Route 66“ laden zahlreiche Erlebniswelten ein, bei der Herstellung der herausragenden Produkte wie „Zotter Schokolade“ oder „Vulcano Schinken“ dabei zu sein. Mit Gaumenfreuden aus Spargel, Kren und Holunder verwöhnen die Gasthäuser, Buschenschänken und Haubenlokale. Für Weinliebhaber:innen ist die Auswahl an Winzer:innen und Vinotheken schier unendlich.

Es ist einfach zu schön, um nicht da zu sein.



Tourismusverband Thermen- & Vulkanland

GF Christian Contola
8280 Fürstenfeld
Hauptstraße 2a
Tel: +43 3382 55100
info@thermen-vulkanland.at
www.thermen-vulkanland.at



Lebensstil

Unbekannt und eiskalt

Das im April in Österreich zum ersten Mal ausgetragene Ultra-Radrennen „Unknown Race“ stellte die Teilnehmer*innen vor ziemliche Herausforderungen. Nicht nur war das Ziel unbekannt – auch das Wetter zeigte sich von seiner unbarmherzigen Seite...

Unknown Race in Zahlen

Die meisten Teilnehmer*innen legten zwischen **1.150** und **1.250** Kilometer zurück.

Gesamtteilnehmer

130 Fahrer, **11** Fahrerinnen

Am schnellsten

Will Vousden in einer Zeit von **2** Tagen, **2** Stunden und **21** Minuten

Jana Kesenheimer in einer Zeit von **2** Tagen, **18** Stunden und **49** Minuten. (Platz 10 in der Gesamtwertung)

Anzahl der Teilnehmenden, die das Ziel erreicht haben
53

Stichwort: Ultracycling

Radrennen über Distanzen, die innerhalb eines Tages nicht zu schaffen sind. Im Unterschied zu Etappenrennen, bei denen die Zeitnehmung nach Ende der Etappe gestoppt wird, werden Ultracycling-Rennen nach dem Non-Stop-Prinzip gefahren: Die Zeitnehmung beginnt mit dem Start und läuft dann mehrere Tage lang durch. Ob und wie viel die Athlet*innen pausieren, müssen sie selbst entscheiden.

Mehr Infos:

unknownrace.cc

www.instagram.com/_martin.mo

Über die Fotografin

Małgorzata Michalik

www.instagram.com/bite.of.me/

www.biteofme.com/about

„Mich fasziniert, wodurch man, wenn der Körper am Ende ist, wieder Energie tanken kann: durch einen Sonnenaufgang zum Beispiel, oder Polarlichter.“

Teilnehmer Martin Moritz

„Es ist eine stetige Balance zwischen Pushen und Auf-sich-achten. Im Idealfall sind Geist und Körper in stetiger Verbindung.“

Teilnehmerin Norina Tondar

TEXT: Matthias Bernold FOTOS: Małgorzata Michalik

Alle Teilnehmer*innen sollen die gleichen Voraussetzungen haben und ohne Heimvorteil starten. Deswegen gibt es vorab auch keine Informationen zur Strecke“, erklärt Jan Willem Bobbink vom Organisationsteam den Namen des Rennens: Erst am Starttag werden die Checkpoints bekanntgegeben. Die Routenwahl des mehrtägigen Rennens obliegt den Teilnehmenden – somit sind auch die Gesamtstreckenlänge und Streckenprofil nicht bei allen gleich. Auch die Pausen und Übernachtungen plant jeder für sich selbst ein. Während manche in Hotels Quartier bezogen, dösten andere nur kurz in Bushaltestellen oder Foyers von Geldinstituten.

Insgesamt legten die 53 Teilnehmenden, die es letztlich bis ins Ziel schafften, zwischen 1.150 und 1.250 Kilometer zurück und kämpften sich hunderte Höhenmeter empor. Das alles in zwei bis vier Tagen und bei wenigen Stunden Schlaf – wenn sie während des Rennens überhaupt schliefen.

Schneestürme und Minusgrade

Erfolgte die Abfahrt vor dem Fahrrad-Shop Starbike im Wiener Nordbahnhofviertel frühmorgens noch bei angenehmen Bedingungen, schlägt das Wetter bald um: Kalte Regenschauer am Nachmittag des ersten Tages, gefolgt von Dauerregen. Am Abend gesellt sich ein Schneesturm beim ersten Kontrollpunkt bei Liezen dazu. „Wir haben den ersten Checkpoint dann weiter runter verlegt und letztlich ganz gestrichen, weil er wegen Schneelage oben am steilen Schotterweg schwer zu

erreichen und die rutschige Abfahrt zu gefährlich war“, berichtet Bobbink.

Nach Checkpunkt Nummer Eins geht es in südlicher Richtung weiter. Zum zweiten Checkpoint in Tolmin im Soča Tal in Slowenien hin bessert sich das Wetter einigermaßen. Dafür sind jetzt heftige Anstiege zu bewältigen. Am Rückweg vom letzten Checkpoint in Illmitz am Neusiedlersee ist es dann bloß noch der Gegenwind, der den Teilnehmer*innen zu schaffen macht. Insgesamt sind es extrem schwierige Bedingungen. Dementsprechend hoch ist die Ausfallquote – zwei von drei Teilnehmenden müssen irgendwann abbrechen.

Bloß nicht absteigen

Am schnellsten bewältigt dann der in München lebende Brite Will Vousden in einer Zeit von zwei Tagen, zwei Stunden und 21 Minuten das Rennen. Schnellste Teilnehmerin: die Innsbrucker Extrem-Radlerin Jana Kesenheimer in einer Zeit von zwei Tagen, 18 Stunden und 49 Minuten.

Weder extreme Kraft, noch Schnelligkeit seien übrigens die Erfolgskriterien, sind sich die Teilnehmer*innen einig, sondern vor allem Resilienz und Durchhaltevermögen (und eventuell die richtige wasserdichte Ausrüstung). Im Fall von Will Vousden stimmt dieser Befund zu hundert Prozent: Der Brite gönnte sich während seiner zwei Tage währenden Fahrt gerade einmal zwei Stunden Stehzeit – inklusive Essens-, Klo- und Orientierungspausen. Was kann man dazu sagen? Außer: Respekt...



Am Nachmittag des ersten Tages:
Wintereinbruch. Der Schneesturm traf
viele Teilnehmende unvorbereitet.



Martin Moritz (im Bild links) mit Partner.
Norina Tondar (Bild links unten) bestritt ihr
erstes Unsupported Rennen.



Nach dem frühmorgendlichen Start im
Nordbahnviertel: zunächst gute Stimmung
bei tadellosem Wetter.





WIE FAHRRAD-ZEUGS FUNKTIONIERT

Von Nippeln und Flanschen

Dieser unscheinbare Bauteil macht Radfahren erst möglich: Höchste Zeit also, der Speiche ein Loblied zu singen und uns zu fragen, wie wir die Dinger bestmöglich pflegen.

TEXT: Petra Moser

Als wesentliche Bestandteile eines Rades haben Speichen eine eindrucksvolle Geschichte, die vermutlich mehr als 4.000 Jahre zurückreicht. Aus Funden wissen wir, dass bereits die Streitwagen der Bronzezeit mit Speichenrädern ausgestattet waren – heute sind Speichen ein so selbstverständlicher Teil unserer Mobilität geworden, dass wir selten einen Gedanken an sie verschwenden.

Aber was ist die Speiche eigentlich und wofür ist sie da?

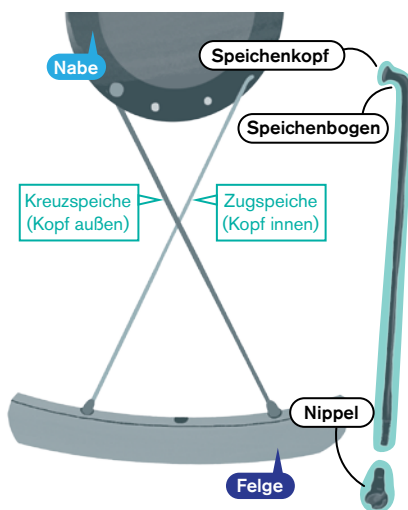
Die Fahrradspeiche verbindet die Nabe mit der Felge und überträgt Antriebs- und Bremskräfte – ohne dass dabei das Rad zu Bruch geht. Erst durch Speichen wurden Räder in Leichtbauweise möglich.

Eine moderne Standardspeiche besteht aus einem sogenannten Speichenkopf, einem Speichenbogen und hat am Ende ein Gewinde, wo es mit dem Nippel, der in die Felge gesetzt wird, verschraubt und gespannt wird (siehe Skizze).

Stahldraht und Messing

Speichen sind meist aus einem Nirosta-Stahldraht und die Nippel aus vernickeltem oder verchromtem Messing. Am Nabensflansch – das ist der Teil der Nabe, wo die Speichen befestigt werden – folgt immer eine Außenspeiche (Kopf innen) einer Innenspeiche (Kopf außen).

Das Wechselspiel zwischen Zug und Entlastung führt zu Materialermüdung und kann zu Brüchen führen. Speichen brechen in der Regel immer am Speichenkopf. Die zweite Schwachstelle bildet der Gewindeansatz, wo das Spei-



chengewinde mit dem Nippel verbunden ist. Sogenannte 2D- oder 3D-Speichen sind am Speichenbogen und am Gewindeende verstärkt.

Laufradbau selbst ist eine Wissenschaft für sich. Je nach Einsatz und Nutzung gibt es unterschiedliche Einspeichmuster. Die gängigste Einspeichart ist die „asymmetrische 3-fach Kreuzung“. Das heißt, jede Speiche kreuzt sich dreimal mit anderen Speichen. Wenn das Laufrad speziellere Anforderungen erfüllen soll (z.B. viel Gepäck oder Kindersitz), dann lohnt es sich, ein von Hand eingespeichtes Laufrad von deiner Werkstatt bauen zu lassen. Handgebaute Laufräder sind günstiger als Laufräder von der „Stange“ qualitativ überlegen.

Regelmäßig Speichen kontrollieren

Um Speichenbrüche möglichst zu verhindern, sollte die Spannung regelmäßig kontrolliert werden. Es gibt da-

für spezielle Messgeräte, da es schwierig ist, die perfekte Speichenspannung von Hand zu erkennen – wir sprechen hier von einem Spannwert von rund 1.000 nm. Aber es ist möglich, auch ohne Messgerät ein Gefühl für die Spannung zu erhalten: Drücke immer zwei parallel laufende Speichen einer Seite mit deiner Hand zusammen. Wenn du dabei kaum Kraft aufwenden musst, oder sogar schon ein, zwei Gewindegänge bei der Speiche aus dem Nippel sichtbar sind, ist die Spannung auf alle Fälle viel zu gering.

Wenn Speichen locker sind – das zeigt sich meist in Form eines Seitenschlages, auch „Achter“ genannt, sollten sie in einer Werkstatt gespannt werden. Leichte Seitenschläge lassen sich ganz gut beheben: Schert das Laufrad in eine Richtung aus, müssen die Speichen auf der gegenüberliegenden Seite mehr gespannt werden.

Reisetipp: Ersatzspeichen mitnehmen

Auf Reisen ist es ratsam, ein, zwei Ersatzspeichen in der richtigen Länge samt Nippel mitzunehmen. Zum neu Einspeichen sollte man sich an den umliegenden Speichen orientieren und die Speiche dementsprechend einfädeln: zuerst Speiche mit Speichenkopf in die Nabe hängen, dann mittels Speichenschlüssel in der Felge festschrauben und so weit spannen, bis der Seitenschlag weniger wird, so dass man es bis in die nächste Werkstatt schafft. Eine längere Weiterfahrt erhöht das Risiko, dass bald weitere Speichen reißen. Bei zu vielen Brüchen nimmt die Felge selbst Schaden.

Packst du das?

Test

Das Angebot an Bikepacking-Systemen ist inzwischen kaum noch zu überblicken. Wir stellen die Sets von vier Herstellern vor und zeigen die Unterschiede.

TEST: Jan Killian

Wir haben uns Bikepacking-Sets von vier Herstellern in Größe L angesehen und miteinander verglichen. Wir konzentrierten uns dabei auf die drei Standardtaschen, die von allen Herstellern angeboten werden: Lenkerrolle, Rahmentasche und Satteltasche – letztere ist umgangssprachlich als „Arschrakete“ bekannt. Nach folgenden Kategorien haben wir getestet: sichere und stabile Anbringung am Rad, leichte Packbarkeit und übersichtliche Verstaung von Krimskrams, Auswirkung der Taschen auf das Fahrverhalten, Gewicht und Qualität des Materials, Wasserfestigkeit, Langlebigkeit.

Gleich vorweg: Die Dichtheitsprobe mit dem Gartenschlauch haben alle Sets bestanden. Alle getesteten Produkte waren hochwertig in der Verarbeitung. Unterschiede ergeben sich durch die Art der Befestigung und durch individuelle Lösungen, die sich auf Gewichtsreduktion, Nachhaltigkeit oder Einsatzbereich fokussieren.

Getestet haben wir die Taschensets in einer Reihe von ein- und mehrtägigen Ausfahrten: u.a. bei einem Wochenendtrip von Wien nach Kirchberg am Wechsel, einem Besuch in einem Shopping Center im Burgenland und beim Ab-Hof Kauf beim Bauern in Niederösterreich. Unsere Räder waren ein Gravelbike, ein Cyclocross und ein Rennrad.

Wichtig: die Kombinierbarkeit von Rahmentasche und Getränkehalter: Rahmenform und -größe entscheiden darüber, ob mit der Rahmentasche auch Flaschen in den Getränkehaltern untergebracht werden können.

CYCLITE

Stylish, leicht und smarte Details

Das Set vom deutschen Hersteller Cyclite besticht durch ultraleichtes Gewicht, stylisches Design und Zusatzfeatures. Herstellervideos helfen beim Entdecken – z.B. gibt es einen verdeckten Port für Ladekabel oder Trinkschlauch.

Zu kritisieren gibt es wenig. Die Taschen lassen sich leicht befestigen, nichts wackelt, und die Hände haben am Lenker genug Platz. Klettbinden sorgen für guten Halt, egal welchen Durchmesser die Rahmenrohre haben. Die Satteltasche hat Metallösen zur Befestigung, hier wurde auf Langlebigkeit geachtet. Die Innenseite der Taschen ist laminiert; das Einpacken flutscht nicht

so leicht, wie etwa bei den Vaude-Taschen. Die Rahmentasche ist etwas kurz für große Rahmen. Dennoch hat sie uns durch ihre Steifigkeit und die vielen Unterteilungen überzeugt. Laut Hersteller werden die Produkte „unter höchsten Standards“ in Guangdong im Süden von China produziert. Die Produkte seien PVC frei und für einen langen Nutzen ausgelegt, reparierbar und „teilweise recycelbar“.

Fazit: Die Luxusvariante gewinnt die Style- und Gewichtswertung und überzeugt mit cleveren Details. Nachhaltigkeit könnte besser sein.

Montage



Material



Fahrverhalten

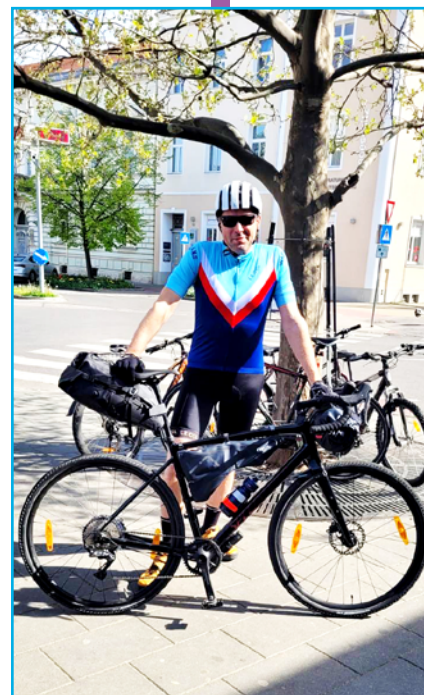


Nachhaltigkeit



Cyclite Handlebar Roll Bag 12,6 Liter, Frame Bag L 3,6 Liter, Saddle Bag 12,9 Liter

Setpreis: 444,70 €
Volumen: 29,1 Liter
Gewicht: 656 Gramm
cyclite.cc
veletage.com
bikepacking.at



Der Autor beim Test-Weekender mit Bikepacking-Taschen





Montage
● ● ● ● ○

Material
● ● ● ● ● ○

Fahrverhalten
● ● ● ● ● ●

Nachhaltigkeit
● ● ● ● ○ ○

Apidura
Expedition Handlebar
Pack 14 Liter,
Expedition Framepack
5,3 Liter
Expedition Saddlepack
14 Liter

Setpreis: 392 €
Volumen: 33,3 Liter
Gewicht: 825 Gramm
apidura.com
veletage.com

APIDURA Größtes Volumen, niedriges Gewicht

Ebenfalls ein Leichtgewicht und hübsch anzusehen ist das Packset von Apidura. Etwas hakelig sind die Reißverschlüsse sowie die Bänder und Laschen zur Befestigung der Rahmentasche, die allerdings durch Größe und clevere Aufteilung Pluspunkte sammeln konnte.

Die Lenkertasche kommt ohne Spacer – also einen Abstandhalter zum Lenker – was nicht alle begeistern wird, da auf diese Weise am Rennradlenker eine Griffposition verloren geht. Das Material ist etwas steifer und geringfügig schwerer als bei Cyclite.

Großes Plus für die Kompressionsventile und für die beste Arschrakete im Test. Der Montagewinkel ist extrasteil, daher wackelt hier

nichts, und sie ließ sich auf allen Rädern gut montieren. Insgesamt das größte Volumen, bei geringem Gewicht.

Zum Thema nachhaltige Produktion: Apidura gibt auf seiner Website an, dass die Taschen in China und auf den Philippinen hergestellt werden und verlinkt auch zu einem Impact Report mit Angaben zu CO₂-Emissionen und Nachhaltigkeitsaspekten.

Apidura verweist außerdem auf den „Repairability“-Ansatz der Produkte und liefert Patches zum Flicken und Reparaturvideos, wenn mal etwas reißt.



Montage
● ● ● ● ● ○

Material
● ● ● ● ● ○

Fahrverhalten
● ● ● ● ● ●

Nachhaltigkeit
● ● ● ● ● ●

Vaude Trailfront II 13 l,
Trailframe II 2 l,
Trailsaddle II 10 l,

Setpreis: 280 €
Volumen: 25 Liter
Gewicht: 1.240 Gramm
vaude.com

VAUDE Hier kommt der Nachhaltigkeitssieger

Vaude hat bei dem neuen Bikepacking Set versucht, vieles anders zu machen – leider nicht immer zum Besseren, wie wir meinen. Der Einsatzzweck geht hier in Richtung längere Reisen. Satteltaschen sind als „Holsler“ ausgelegt, in die Drybags eingespannt werden. Sie lassen sich gut mit Gurten erweitern oder mit Packsäcken anderer Hersteller kombinieren.

Statt die mitgelieferten, Säcke in die Taschen einzulegen, kann man auch Schlafsack oder Zelt befestigen – ein Plus für Flexibilität. Als Befestigungsmaterial verwendet Vaude Skifix-artige Gummibänder – solche können unserer Erfahrung nach spröde werden oder sich ausleiern. Verwendet man die zusätzlichen, stabilisierenden Lenkerbänder, finden die Hände – trotz Spacern – nicht genug Platz bei schmalen Lenkern. Die Stabilität der Arschrakete war je

nach Beladung unterschiedlich, insgesamt war unser subjektiver Eindruck bei den anderen Kandidaten besser.

Das Material – Recyclingplastik – sieht aus wie Filz, ist nachhaltig, aber rau und schwerer als Cyclite und Apidura. Was wir nicht verstanden haben: warum Vaude in dieser Serie nur eine kleine Rahmentasche ohne Unterteilungen anbietet. Speichen, Schläuche, Werkzeug und Powerbank lassen sich so schlechter organisieren.

Produktion: Vaude wurde 2024 mit dem deutschen Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet. Produziert wird nach zertifizierten Umwelt- und Sozialstandards, unter Einsatz von Recyclingmaterial. CO₂ Emissionen werden kompensiert.

Fazit: Top in der Nachhaltigkeitsbewertung und beim Preis, aber Abstriche bei Volumen, Material und Handling.

ORTLIEB

Perfektionisten bei der Arbeit

Die Bikepacking-Taschen des deutschen Herstellers punkten durch hochwertige Verarbeitung und durchdachte Details. Mitunter etwas over-designed, spürt man das Bestreben, alles perfekt zu machen. Das zeigt sich etwa an der Qualität der Schnallen und Verschlüsse, die in der Regel zusätzlich gesichert werden. Die Kompression – speziell bei der Arshrakete – funktioniert ausgezeichnet.

Auch die Ortlieb-Spacer bewähren sich, weil die Tasche mit ausreichend Abstand zum Lenker montiert werden kann und alle Griffpositionen auch am schmalen Rennlenker erhalten bleiben. Mit Hilfe der Anleitung lassen sich die drei Taschen einfach montieren. Beim ersten Mal dauert es ca. eine halbe Stunde. Mit etwas Übung lässt sich das

Rad dann in unter 12 Minuten beladen. Für alle drei Taschen gewährt Ortlieb eine Fünf-Jahres-Garantie – Langlebigkeit und Reparierbarkeit der Produkte werden vom Hersteller betont. Gut: dass Ersatzteile mindestens zehn Jahre nach Auslaufen eines Artikels verfügbar bleiben. Ortlieb gibt an, dass alle Produkte in Heilsbrunn in Deutschland hergestellt werden. „70 Prozent unserer eingesetzten Materialien stammen aus Deutschland. Dadurch gewährleisten wir extrem kurze Transportwege und eine nachvollziehbare Lieferkette mit hohen Sozial- und Umweltstandards“, heißt es auf der Website des Unternehmens.

Fazit: Das Bikepacking-System von Ortlieb ist kostenintensiv, punktet aber mit hoher Qualität, Haltbarkeit und Reparierbarkeit.

Montage



Material



Fahrverhalten



Nachhaltigkeit



Ortlieb

Handlebar-Pack 15 Liter,
Frame-Pack
Toptube 4 Liter,
Seat-Pack 11 Liter

Setpreis: 424,97 €

Volumen: 30 Liter

Gewicht: 965 Gramm

ortlieb.com



Ein paar Pro-Tipps zum Schluss

Wenn ihr euer Rad länger draußen stehen habt, montiert man alle Taschen ab. Gummiteile werden spröde und Klebeverbindungen können sich in der Sonne lösen.

Schwere Sachen zuerst in die Rahmentasche packen, den Rest auf den Lenker, Leichteres in die Arshrakete und hier das Leichteste zum Schluss reinstopfen.

Klebt mit Rahmenschutzfolie die Berührungspunkte der Rahmentasche ab. Staub wirkt wie Schleifpapier – euer Lack wird es euch danken.

Unsere wichtigste Kaufempfehlung ist: beim Händler beraten lassen und die Taschen kaufen, die am besten zum gewünschten Einsatzzweck (Weltreise oder doch nur kurze Touren?) und vor allem zum eigenen Rad passen.

Achtet auf die Größe des Rahmendreiecks und die Länge der Sattelstütze. In unserem Versuch mussten wir feststellen, dass nicht alle Taschen auf jedes Rad passen. Wer seine Flasche(n) auch mit Rahmentasche im Getränkehalter am Rahmen unterbringen will, muss eine entsprechend kleine Tasche wählen.

MITARBEIT: Amin Aschour, Matthias Bernold, Hannes Friedrich, Kurt Stefan (Veletage)

Was heißt eigentlich? *Bikepacking*

Der Begriff bezeichnet mehrtägige Radtouren mit minimalem Gepäck und eine Produktgruppe von Taschen, die – ohne Gepäckträger – mit Hilfe von Gurten, Schlaufen und Riemen direkt am Fahrrad befestigt werden. In den letzten Jahren wurde Bikepacking zusehends populär, weil es mehrtägige Radreisen und Gepäckmitnahme auch auf Rennrädern und Gravelbikes möglich macht.

A

Rad mit grünem Kreislauf

Als ersten Fahrradreifen mit geschlossenem Produktkreislauf hat Schwalbe seinen Green Marathon auf den Markt gebracht. Der Reifen besteht zu 80 Prozent aus recycelten und nachwachsenden Rohstoffen bei optimierter Fahrperformance und gewohnt hoher Laufleistung.

Gesehen

im Fachhandel

ab 30,90 Euro
(größenabhängig)

schwalbe.com

B

Bikeline

Die Fernreiseradroute EuroVelo 9 quert Österreich von Nord nach Süd und führt durch das Weinviertel, die Stadt Wien, das Industrieviertel (über den Thermenradweg), die Steiermark und endet in Maribor. Entlang der Strecke gibt es viele Bahnhaltstellen, die eine bequeme An- und Abreise ermöglichen. Das aktualisierte bikeline-Radtourenbuch „EuroVelo 9 – Österreich“ liefert alle nötigen Informationen für die Tour (präzise Karten im Maßstab 1:75.000, Höhenprofile, Übernachtungsverzeichnis, touristische Informationen, GPS-Tracks, LiveUpdate Service u.v.m.).

Gesehen

im Argus Shop

Frankenbergg. 11

1040 Wien

um 14,90 Euro

esterbauer.com

C

ABUS

Höchstwertigen Schutz für das Zweirad garantiert das GRANIT™ Super Extreme 2500. Spezielles Wolfram-Carbid-Material erhöht die Widerstandsfähigkeit des Bügelschlosses auch gegen Angriffe mit dem Akku-Winkelschleifer. Made in Germany.

Gesehen

Im Fachhandel

um 299,95 Euro
(mit Halterung)

abus.com

NEU AM MARKT

Das DRAHTESEL Schaufenster



F



A



C



B



E



D



D

KTM

Erstmals findet ein Carbon-Rahmen im KTM Trekking-bike-Sortiment Verwendung. Das Modell MACINA SPORT SX ELITE wird wie alle SX Modelle mit dem neuen leichten Bosch Performance Line SX Motor ausgeliefert und bringt schlanke 18,5 kg Gewicht auf die Waage.

Gesehen

Im Fachhandel

um 4.299 Euro

E

KEEGO

Die KEEGO X TWIST für das Fidlock System vereint zwei mehrfach ausgezeichnete Innovationen: die saubere, geschmacksneutrale KEEGO Titanflasche und den magnetischen FIDLOCK Flaschenhalter. Die optimierte Flasche ist jetzt noch besser quetschbar.

Gesehen

online und im Fachhandel

KEEGO X TWIST Flasche:

49,99 Euro

inkl. Fidlock Bike Base:

59,99 Euro

keego.at

F

Riese & Müller

Das neue urbane Modell Culture mit dem charakteristischen Knick im Oberrohr ist als Modell mit klassischem Diamantrahmen und als Culture Mixte mit abgesenktem Oberrohr erhältlich. Der Rahmen besteht zu fast 50 Prozent aus ASI zertifiziertem, recyceltem Aluminium. Unterstützung für die Pilot*innen bringt der neue leichte Bosch Performance Line SX Motor.

Gesehen

im Fachhandel

ab 4039 Euro

r-m.de

Das Schaufenster entsteht in Kooperation mit Herstellern und Fahrradgeschäften.



Plan dich glücklich!

Eine gute Radreise beginnt mit der Routenplanung. Diese Apps und Ressourcen machen die Planung zum Kinderspiel – und steigern die Vorfreude!



BERICHT: Fenda Rhodes ILLUSTRATION: Luli Tolentino

Unzählige Stopps zur Orientierung, Irrwege, unliebsame Überraschungen und Momente der Wut gehören vielfach der Vergangenheit an, seit mobile Apps Radreisende durch die Welt lotsen. Vorausgesetzt der Akku hält. Doch schon Tage oder Wochen vor der Radreise bewähren sich die digitalen Helferlein, wenn es darum geht, eine passende Route zu finden. Hier ein Überblick:

BikeCitizens

Die App ist für Alltagsradelnde konzipiert, bewährt sich aber auch auf Städtereisen und erlaubt ein Navigieren in 450 Städten weltweit. Die simple von Bike Citizens produzierte Handyhalterung „Finn“ ist seit Jahren eine verlässliche Begleiterin auf Tour.

bikecitizens.net

Komoot

Drahtesel-Autor und Fahrrad-Blogger Martin Granadia bezeichnete die App in einem Artikel für dieses Blatt einmal als „eine Art alleskönnendes Schweizermesser“: Routenplanung, Recherche, Wetterdienst, Community und Tagebuch – alles an einem Ort. Mit Komoot lassen sich Gravel-, Mountainbike- oder Familientouren planen.

komoot.com

Strava

Die unter (Rad-)Sportler*innen wahrscheinlich meistverbreitete App

erlaubt das Planen und Dokumentieren von Routen, speichert Fitness-Daten und fungiert als Community-Plattform. Verknüpft mit Sportuhr oder Radcomputer lässt sich die eigene Performance vergleichen und der Welt mitteilen. „Challenges“ mit virtuellen Trophäen und Bestenlisten heben die Motivation.

strava.com

Eurovelo

Die Website zum europäischen Fernradwege-Netzwerk Eurovelo ermöglicht das Planen auch ambitionierter mehrwöchiger Radtouren durch Europa – die Karten können im GPX-Format heruntergeladen werden. 19 Routen gibt es inzwischen. Schon das Aufrufen der Seite lässt das Fernweh in die Höhe schnellen. Für Touren entlang der Eurovelo-Strecken in Österreich gibt es eine eigene Website.

eurovelo.com

eurovelo.at/de

rad-fahren.at

Radlobby Niederösterreich-Aktivist Karl Zauner organisiert gemütliche Radtouren in Ostösterreich. Auf der Website sind die Termine und Routen gelistet. Die Teilnahme an den Radtouren ist kostenlos. Anreise und Konsumation müssen von den Teilnehmenden selbst bezahlt werden. Auf der Website finden sich außerdem Erfahrungsberichte und Tourentipps.

www.rad-fahren.at/



Radeln von Nord nach Süd durch Italien: Magda Jöchler und ihr Partner



Briefe aus der Ferne

Dieses Mal: Umbrien

Mittagspause, endlich! Das kleine Städtchen Ficulle hat auf den letzten Höhenmetern immer wieder durch den Blätterwald geblitzt. „Mangiabevi“, also „Essen & Trinken“ sagen die italienischen Radfahrenden zu Ausfahrten mit vielen kurzen, steilen Anstiegen und Abfahrten – rauf muss man beißen, runter fließt man wie ein Schluck Chianti.

In Ficulle gibt es dann Pizza al taglio, eine Schnitte Margherita für jeden von uns. Nicht weil wir unbedingt Pizza essen wollten – es ist das einzige Lokal, das mittags hier geöffnet hat.

Mein Partner, der die Idee zu dieser Reise hatte, wäre ja noch ein paar Kilometer weiter gefahren. Nicht wegen der kulinarischen Auswahl – er ist der Minister für Sport und Quälerei in unserem Team, ich hingegen bin für Schönes und Genuss zuständig. Wenn man beschließt, mit dem Rad vom nördlichsten Punkt Italiens bis nach Kalabrien an die Spitze des Stiefels zu fahren, muss man keine Umwege nehmen, um das Schöne und den Genuss zu entdecken: Die Postkarten-Dörfchen gibt es überall, und plötzlich sind sie da.

Die Rückreise in den Norden wollen wir dann gemütlicher angehen: mit dem Regionalzug. Bis dahin sind es aber noch jede Menge Postkartendörfchen – und reichlich „Mangiabevi“!

Magda Jöchler

Wildes Wasser?

Eine Radreise entlang der Moldau vom romantischen Böhmerwald ins barocke Prag. Von Stifters Geburtshaus bis zu Kafkas letzter Ruhestätte auf der Suche nach den Stromschnellen aus Smetanas sinfonischer Dichtung.



Moldau Radweg

Der Moldau-Radweg ist als Route Nr. 7, dann als A2, 111, und 301 beschildert. Er führt nur streckenweise flach entlang des Flusses, meist jedoch über Anhöhen abseits des Flusses, die traumhafte Tiefblicke bieten. Die zu überwindenden Steigungen von mehr als 10% brachten den Autor gehörig ins Schwitzen. Mehrmals musste er sogar absteigen und schieben...

Der Großteil der Route ist asphaltiert und autoarm. Wenige Abschnitte sind unbefestigt und sehr kurze Stellen sind abenteuerlich felsig und sicherer schiebend zu überwinden. Kurze Abschnitte sind unangenehm Kfz-belastet.

Unterkünfte

Unterkünfte entlang des Weges zu finden, ist leicht. Vom Bauernhaus bis zum Sternehotel findet man alles, was das Herz begehrt. Die böhmische Küche ist köstlich. In Dorfgasthäusern wird sie preisgünstiger kredenzt als in den touristischen Orten Krumau, Budweis oder Prag.

Anreise

Zum Beispiel mit der Bahn von Wien Franz-Josefs-Bahnhof über Tschechisch Gmünd und Budweis nach Oberplan/Horní Planá, wo es mit der Radfahrt losgeht.

REISEBERICHT: *Matthias Pintner*

Noch schwindlig von der kurzen Fahrt im Regionalzug, genießen wir den lauen Juniabend mit Blick über den Lipno-Stausee und erfrischender Himbeerlimonade. Angereist sind wir – wegen der einfacheren Radmitnahme – mit Regionalzügen vom Franz-Josefs-Bahnhof in Wien, über Tschechisch Gmünd / České Velenice und Budweis / České Budějovice.

In Oberplan/ Horní Planá besichtigen wir das Geburtshaus Adalbert Stifters. Der Biedermeierdichter ist hier geboren, als Böhmen noch Kronland Österreichs war. Stifters Texte schienen mir in meiner Schulzeit zu schwülstig. Vielleicht überdenke ich meine Meinung. Der Böhmerwald ist tatsächlicher Naturkitsch. Harziger Waldduft und vielstimmige Vogelkonzerte betören meine Sinne.

Am nächsten Tag erkunden wir Glöckelberg/Zvonková. Der Ort war bis 1945 überwiegend von deutschsprachigen Menschen bevölkert. Diese wurden bei Kriegsende pauschal zu Feinden erklärt und vertrieben. In der Folge wurden Tschechen aus der Karpato-Ukraine angesiedelt, die fünf Jahre später vom Kommunisten-Regime ebenfalls wieder vertrieben wurden, da der Ort zur Sperrzone am Eisernen Vorhang gemacht werden sollte. Nach der Wende 1989 renovierten Vertriebene und deren Nachkommen Kirche und Friedhof mit Unterstützung tschechischer Behörden. In der Kirche sind die Geschehnisse dokumentiert.

Vltava bedeutet „Wildes Wasser“

Die Moldau, tschechisch Vltava, bedeutet etwa „Wildes Wasser“ und wurde in der gleichnamigen sinfonischen Dichtung von Bedřich Smetana gewürdigt. Das 1874 geschriebene Stück ist einer meiner Klassik-Favoriten. Schon als Kind habe ich es mit meiner aus der

mährischen Hauptstadt Brünn stammenden Großmutter im Konzerthaus angehört. Obwohl sie Deutschmählerin war, mochte die Großmutter das Stück – obwohl es ursprünglich als Ausdruck des tschechischen Nationalismus von Smetana galt.

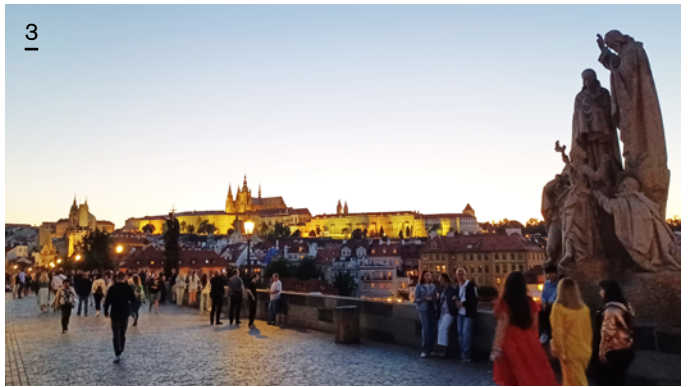
Was mich selbst bei meinen Recherchen überrascht: Smetana wurde als Friedrich getauft und war ursprünglich deutschsprachig. Er lernte erst später tschechisch und nannte sich Bedřich, was auf tschechisch eben Friedrich bedeutet.

Von den musikalischen Stromschnellen, einem der musikalischen Motive in der Komposition, ist an den Flusswindungen in Rosenberg / Rožmberk nad Vltavou nichts zu merken. Schulklassen unternehmen hier kurz vor Ferienbeginn gemächliche Kanufahrten. Wir werden gefragt, wohin die Reise gehen soll und nennen Prag als Ziel. Ein Pensionistenpaar empfiehlt uns scherzhaft: „Nehmt doch das Boot.“ Aufgrund der vielen unschiffbaren Staustufen freilich ein Ding der Unmöglichkeit...

Polka und Pop

Ein anderes Motiv der Moldau ist die „Ländliche Hochzeit“. Dabei charakterisiert Smetana nicht das „Wildes Wasser“ selbst, sondern Land und Leute in dessen Umgebung. Er baut dazu Polkamelodien in die Komposition ein.

Daran muss ich denken, als wir in Krumau/Český Krumlov spontan einem Polka-Pop-Konzert vor dem Schiele-Zentrum lauschen. Und auch als wir Tage später in einem Dorf auf einer hölzernen Tafel den Hinweis auf eine Aufführung der „Babouci - der ältesten südböhmischen Blaskapelle“ entdecken, freue ich mich als Klassik- und Blasmusikfan, dass ein Moldau-Motiv auch fast 150 Jahre nach deren



<p>1 Selbstporträt Der Autor in Pose an der Moldau. In der Nähe von Vyšší Brod.</p>	<p>4 Waldidylle Zwischen Vyšší Brod und Rožmberk nad Vltavou.</p>
<p>2 Ausflugsschiff Adalbert Stifter Das Schiff der Lipno Line ist dem Biedermeierdichter gewidmet.</p>	<p>5 Krumau Die Schwarzenberg'sche Schlossapotheke, heute eine Bar.</p>
<p>3 Karlsbrücke in Prag Mit Blick auf den Hradštin mit Veitsdom. Im 14. Jhdt. erbaut.</p>	<p>6 Burg Zvikov Hier stoßen die Otava und die Vltava aufeinander.</p>



Schöpfung noch anzutreffen ist. In Zvíkov spazieren wir nach dem Abendessen zur Burg an der Anhöhe über der Mündung der Otava in die Moldau. Im weichen Abendlicht blicken wir auf die stillen Ufer herab, wo Campingfeuer entfacht werden. Das Moldaumotiv „Glitzern in der Sonne“ ist offenbar auch noch gültig.

Wohnen mit Hauskatze und Pool

Eine Enttäuschung ist Stiechowitz/Štěchovice. Hier heißt es: Staumauer statt Stromschnellen. Die südlich von Prag gelegene Kleinstadt, an der Smetanas Johannisstromschnellen – der dramatische Höhepunkt der Komposition und die lauteste Stelle mit Hörnern und Trompeten – lagen, wirkt trist. Viele Häuser sind verfallen und stehen leer. Die Beneš-Brücke rostet scheinbar seit 1945, als der Namenspatron Präsident war, vor sich hin. In jenem Jahr wurde auch die Staumauer errichtet und das Moldautal geflutet. Stromschnellen waren damit Geschichte.

Nach der Fahrt durch unzählige

böhmische Dörfer erreichen wir Prag. Der Name der Stadt geht auf das tschechische Wort für Práh zurück, was „Schwelle“ bedeutet. Die Stadt sei eine „Schwelle zwischen drei Welten“, sagte der deutschsprachige Autor Max Brod und Freund Franz Kafkas in einem seiner letzten Interviews 1968: „Denn drei Kulturen stoßen da zusammen. Die tschechische-, die deutsche- und die uralte jüdische Kultur, die in Prag eines ihrer wichtigsten Zentren hatte.“

Kafka als touristischer Magnet

Kopfsteinpflaster und ein bruchstückhaftes Radnetz machen das Radfahren in Prag zur Tortur. Deswegen bewegen wir uns zu Fuß und mit der Tramway durch die Stadt. Prag ist eben eine Stadt für Flaneure. So einer war auch Franz Kafka, der allabendlich aus der Altstadt über die Karlsbrücke auf den Hradschin marschierte, um im Haus Nr. 22 im Goldenen Gässchen zu schreiben. Heute ist das Mini-Haus eine der populärsten Kafka-Erinnerungsstätten in Prag.

„Für den tschechischen Bildungskanon ist Jan Neruda bedeutender als Kafka, der ja auf Deutsch schrieb“, erklärt uns die Fremdenführerin.

Dennoch wird Kafka touristisch vermarktet wie keine andere Prager Persönlichkeit. Sein Portrait prangt auf Souvenirmünzen, T-Shirts und Postkarten. Der Platz vor seinem Geburtsort am Altstädter Ring heißt seit zwanzig Jahren Franz Kafka Platz / Náměstí Franze Kafky. Dort sind uns allerdings viel zu viele Leute. Wir finden Ruhe am Neuen Jüdischen Friedhof, wo sich die letzte Ruhestätte des 1924 verstorbenen Schriftstellers befindet.

Gänsehaut auf der Karlsbrücke

Smetanas Stromschnellen haben wir zwar nicht gefunden. Sie sind über die Jahre den Stauseen gewichen. Aber auch diese stillen Gewässer haben etwas Anziehendes und werden als Badeseen, für Camping und Schifffahrten genutzt. Andere musikalische Motive finden auch heute noch ihre reale Entsprechung. Als ich in Prag auf der Karlsbrücke stehe und auf die Moldau blicke, decken sich – Gänsehauterzeugend – das mir gebotene Bild und die Musik in meinem Kopf: „Die Moldau strömt breit dahin“. Alleine dieses Moment wäre die Reise wert gewesen.

Rad-Reisen 2024

Wir sitzen auf unserem Sattel und erleben die Welt...

Reisetitel / Reiseziel	Reisedatum	Reisepreis
Mountainbiken in Asiago	23.06. - 28.06.2024	1320,00 €
Durchs Valsugana nach Friaul	23.06. - 28.06.2024	1290,00 €
Silberkammer Banska Stiavnica	04.07. - 07.07.2024	720,00 €
Zauberhaftes Erzgebirge	27.07. - 31.07.2024	870,00 €
Entlang der Aare durch die Schweiz	04.08. - 11.08.2024	1980,00 €
Odyssee an der Oder bis Breslau	23.08. - 28.08.2024	1.090,00 €
Wildschönau - Sternfahrt Tirol	15.08. - 18.08.2024	675,00 €
Genussradeln im Innviertel	13.09. - 15.09.2024	550,00 €
Parenzana - Bahntrassenradeln	08.10. - 13.10.2024	1040,00 €
Slowenische Therme an der Krka	24.10. - 27.10.2024	775,00 €

Fragen Sie auch nach unseren Tagesfahrten. Sie sind eine gute Gelegenheit, das Team von Elite Tours und das Reisen in der Gruppe kennen zu lernen. www.elitetours.at

Geführte Gruppenreisen all inclusive

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



ELITE TOURS

1010 Wien, Operngasse 4 | travel@elitetours.at

TELEFON: + 43 1 513 22 25

Legale Checkliste: Radfahren im Ausland



Tour & Reise

Ferienzeit ist Reisezeit. Doch welche Regeln gelten für Radfahrende im Ausland? Und worauf muss ich achten?

1. Haftpflichtversicherung

Zunächst die für bestimmte elektrifizierte Fahrräder in manchen Ländern gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung. In Deutschland müssen Radfahrer eine Haftpflichtversicherung abschließen, wenn sie ein Elektrofahrrad (Pedelec) mit einer Nenndauerleistung von mehr als 250 Watt oder einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h fahren. In der Schweiz müssen Radfahrer*innen eine Haftpflichtversicherung abschließen, wenn sie ein Elektrofahrrad (Pedelec) mit einer Motorleistung von mehr als 500 Watt oder einer Tretunterstützung bis 25 km/h fahren.

2. Helmpflicht

In Spanien, Island und Israel gilt eine Helmpflicht für Jugendliche und ältere Menschen, zum Teil auch nur auf Freilandstraßen. Eine allgemeine Helmpflicht gilt in Taiwan, Teilen von Australien, Neuseeland sowie Teilen von Argentinien.

3. Reisekrankenversicherung

Ratsam ist der Abschluss einer Reisekrankenversicherung. Wer eine Privathaftpflichtversicherung hat, sollte sich erkundigen, ob diese auch im Ausland und bei Radunfällen gilt. Es geht dabei um die Frage, ob Schäden, die ich mit dem Rad bei anderen verursache, abgedeckt sind.

4. Unfallversicherung

Eine Unfallversicherung kann sinnvoll sein, um persönliche Unfallkosten wie medizinische Behandlungen oder Verletzungen abzudecken, die beim Radfahren im Ausland entstehen.

5. Versicherungsschutz durch Mitgliedschaften

Die Radlobby-Versicherung mit Rechtsschutz- Haftpflicht- und Unfallversicherung gilt europaweit, andere Organisationen, Kreditkarten, Rad-sportverband, Alpenverein, ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ bieten ebenfalls Versicherungsschutz für ihre Mitglieder im Ausland fürs Radfahren an. Überprüfen Sie, ob und welche Leistungen Ihre Mitgliedschaft beinhaltet.

6. Radtransport

Beim Radtransport im Flugzeug oder der Bahn gelten besondere Bedingungen für die Beschädigung – die jeweiligen Bedingungen unterscheiden sich sehr stark von Transportunternehmen zu Transportunternehmen. Es lohnt sich, das Kleingedruckte zu lesen.

7. Diebstahlversicherung

Auch hier lohnt sich ein Blick in die Bedingungen oder der Abschluss einer eigenen Versicherung.

8. Mietradversicherung

Wenn Sie ein Fahrrad im Ausland mieten, fragen Sie nach einem Versicherungsschutz, um sicherzustellen, dass Sie angemessen geschützt sind.

9. Alkohol und Drogen

Zu guter Letzt das Thema Alkohol: Die Promillegrenze für Radfahr*innen beträgt in Deutschland 1,6 Promille, in Italien, der Schweiz, Frankreich, Belgien und den Niederlanden 0,5 Promille. Verstöße können teuer werden.



Johannes Pepelnik

ist Rechtsanwalt in Wien und Vertrauensanwalt der Radlobby

Information der Radlobby

Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

Rechtsschutzversicherung

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

Haftpflichtversicherung

europaweit, bis EUR 1,5 Mill.

Unfallversicherung

weltweit, bis EUR 7.200



**Alle Vorteile für
Radlobby-Mitglieder**

Seite 18

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

radlobby.at/mtg

Von Tarvis nach Monfalcone mit Rad & Ronja

Eine Radreise, ideal für Familien und kurzentschlossene Genussmenschen, die auch mal gerne improvisieren: der Alpe-Adria-Radweg in Oberitalien.

REISEBERICHT: *Laura Kafka*
ILLUSTRATIONEN: *Luli Tolentino*

Schon seit Jahren schwirrt mir diese Reise im Kopf herum: fernab des Autoverkehrs entlang einer aufgelassenen Bahntrasse durch Oberitalien. Immer leicht bergab, kein Autoverkehr, köstliches italienisches Essen, Espresso und am Ende die Zehen ins Meer stecken! Klingt perfekt, oder?

Heuer im März 2024 war es dann endlich so weit: Meine 10-jährige Tochter Ronja und ich packten ein wenig Wechselkleidung in unsere Fahrradtaschen, um uns am Freitag gleich nach der Schule mit unseren Rädern in den Zug Richtung Tarvis zu setzen.

Aber das Leben weiß es besser, nichts ist perfekt. Bereits in Wiener Neustadt standen wir vor dem ersten Problem: Wie bekommen wir unser 40 Kilo schweres Fahrrad (ich hatte unser Longtail-E-Bike, Ronja ihr E-Mountainbike dabei) in den Railjet? Die Antwort: Mit Hilfe. So viel Pech wir mit der Fahrradausstattung der Züge hatten,

soviel Glück hatten wir mit der Hilfsbereitschaft der Mitreisenden. Fünfmal mussten wir uns im Lauf der Reise beim Ein-, Aus- und Umsteigen helfen lassen, doch kein einziges Mal um Hilfe bitten. (Falls unsere Helfer*innen diesen Text lesen: Ein ganz großes Dankeschön an euch alle!)

Am nächsten Morgen ging es dann endlich in Tarvis los. Bei wechselhaftem Wetter – immer wieder mal Regenschauer – starteten wir unsere eigentliche Radreise: Von Tarvis nach Gemona del Friuli führte uns der Weg entlang malerischer Bergketten und glasklarer Flüsse. Die Radwege auf der ehemaligen Bahntrasse sind extrem gut gewartet, verlaufen immer abseits des Autoverkehrs und sind jedenfalls breit genug, damit zwei Personen nebeneinander radeln können – auch wenn einem Radfahrende entgegenkommen.

Cooler Improvisieren

Dass es immer leicht bergab geht, hilft Kindern, die Motivation nicht zu verlieren. Selbst als uns beim Kinder-rad der Saft ausging – ich hatte vergessen, das Ladekabel für Ronjas Rad einzupacken – wurde unsere Stimmung nicht getrübt. Kurzerhand improvisierten wir eine Lösung und ich zog Ronja mit zwei Spanngurten für den Rest der





Strecke. Gegend gemütlich genießen, ohne sich anzustrengen? Damit konnte sich Ronja schnell anfreunden: Schon bald hörte ich sie hinter mir rufen: „Das ist die coolste Reise, die wir je gemacht haben!“

Auch der Streckenabschnitt von Gemona del Friuli nach Udine war gut zu fahren und bot wunderschöne Landschaften. Unser Highlight war übrigens das Fahren durch die zahlreichen Tunnel. Wir waren gut gelaunt und sehr gemütlich unterwegs, von einem typisch italienischen Dorf zum nächsten.

In Udine: Bahn-Streik

In Udine angekommen, mussten wir spontan wieder zu kreativen Lösungen greifen, da die Bahnen streikten, wir jedoch noch 50 Kilometer bis Grado zu strampeln hatten.

Mit dem multifunktionalen Lastenrad war letztendlich auch diese Herausforderung für uns gut bewältigbar: Wir packten Kind und Kinderrad aufs Lastenrad, brachten Lautsprecher so an, dass wir beide motivierende Beats in den Ohren hatten und radelten weiter. Da wir jedoch so eine lange Etappe nicht eingeplant hatten, ging uns bereits kurz nach Palmanova – das ist die mittelalterliche Stadt mit den sternförmig angelegten Festungsmauern, der Akku aus.

Glück im Unglück

Ohne E-Antrieb wird eine Fahrt zu zweit auf einem so schweren Fahrrad schnell zur Tortur. Doch auch diesmal hatten wir Glück im Unglück und aus der Not ergab sich ein unvergessliches Erlebnis mit viel Gastfreundschaft und authentischem italienischen Flair (sowie Gelato & Espresso): Kaum war der Akku leer, entdeckte ich eine Bar mit fünf freundlichen Herren davor. Da sie

kein Englisch sprachen, entschieden wir uns für einen Sprachenmix aus Italienisch, Spanisch, Deutsch und sehr viel Gestikulieren. Erstaunlicherweise funktionierte das recht gut und wir fanden bald heraus, dass sich genau vor der Bar eine Ladestation befindet.

Um die Wartezeit zu überbrücken, nahmen uns die fünf Herren ins herrschaftliche Restaurant gegenüber mit. Dort wurden wir sofort sehr freundlich aufgenommen – obwohl wir offensichtlich nicht zur üblichen Klientel gehörten. Während wir mit Eis und Espresso versorgt wurden und unser Rad lud, füllte sich der wunderschöne Garten immer mehr mit äußerst elegant gekleideten Menschen: Ein Treffen von Tango-Liebhaber*innen!

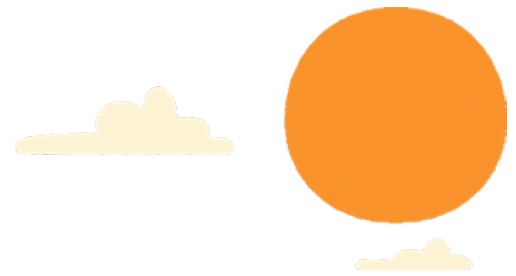
Unsere größte Belohnung für die Strapazen des Tages war wohl am Ende, über den Damm der SR352 zu fahren, mit Blick auf das glitzernde Grado und den Duft des Meeres in der Nase.

Nach zwei Tagen und zwei Nächten waren wir angekommen!

Unsere Zehen streckten wir erst am nächsten Tag ins Meer. Diesmal durften wir es wirklich gemütlicher angehen lassen, tankten noch viel Sonne und Meerluft, um schließlich durch das wunderschöne Naturschutzgebiet nach Monfalcone zu radeln und von dort aus mit dem Zug nach Venedig zu fahren.

Fazit

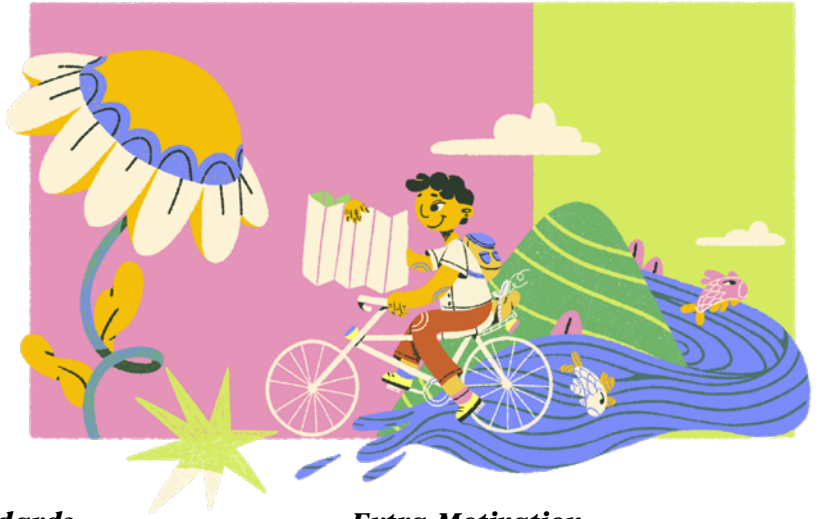
Der Alpe-Adria-Trail von Tarvisio nach Monfalcone ist eine ideale Route für Familien und gemischte Gruppen, die gerne Rad fahren und dabei italienisches Flair genießen möchten. Von den Alpen bis zum Meer führt der Weg auf gut ausgebauten Radwegen. Auf die verblüffte Frage einer freundlichen Italienerin, warum die Österreicher*innen so gerne mit dem Rad diese weiten Strecken fahren, hatte Ronja blitzschnell die richtige Antwort parat: „Na, weil es Spaß macht!“



Laura Kafka und Ronja bei der Anfahrt mit dem Zug. Ohne die Hilfsbereitschaft anderer Reisender beim Ein- und Aussteigen wäre es schwierig geworden.

Packliste für die Familienradreise

Wer mit Familien auf Radreise gehen will, muss aufwändiger planen und mehrere Eventualitäten mitdenken, damit die Reise allen Beteiligten Freude bereitet. Je nach Alter und Fahrverhalten der Kinder (sind sie Passagiere oder Pilot*innen?) sind die täglichen Etappen entsprechend klein zu halten. Wichtig: Der Satz „Der Weg ist das Ziel“ gilt für Kids meistens nicht. Für sie ist das jeweils nächste (Zwischen-) Ziel das Ziel, und es sollte so attraktiv gewählt sein, dass die Kinder gerne die nächsten paar Kilometer strampeln...



Die Standards

- Funktions-Shirts / T-Shirts
- Merino-Langarm-Shirt (auch als Pyjama zu gebrauchen)
- Fahrradhose / Shorts
- Schuhe zum Radeln
- Schlapfen oder Sandalen
- Unterwäsche
- Wechselsocken
- Regenjacke / Windjacke / Rainlegs
- Jogging-Hose / Leggings
- Handtuch, Badehose & Taucherbrille
- Kappe, Schlauchschal
- Werkzeug (Pumpe, Multi-Tool, Schläuche, Flickzeug)
- Erste-Hilfe-Set (Verbandszeug, Heilsalbe, Pflaster, Schere, Zeckenzange, Pinzette, Pflaster mit Minecraft-Motiven oder Ähnlichem)
- Sonnencreme
- Hygiene (Zahnputz-Zeug, Waschlappen, Seife, Bürste)
- Taschenmesser
- Trinkflasche
- Brille & Sonnenbrille
- Ladegeräte & Kabel (fürs Handy bzw. fürs E-Bike) & ev. Powerbank
- Fahrrad-Helm

Extra-Motivation

- Beste*r Freund*in
- Reiseroute mit Top-Etappenzielen (Badensee, Schokoladenfabrik, Robinson-Spielplatz, Spukschloss Lieblingstante etc.)
- Lesestoff, Spielzeug und Stofftier
- Musik / Podcast am Handy + Bluetooth-Lautsprecher
- Ball
- Kartenspiel
- Nahrung & Snacks: Obstriegel, getrocknete Früchte, Nussmischung, Mannerschnitten, Salametti

Camping

- Zelt
- Zeltunterlage
- Isomatte / Luftmatratze
- Schlafsack
- Taschenlampe / Stirnlampe
- Gelsen-Spray
- Ohrstöpsel
- Camping-Kocher mit Gaskartusche
- Espresso-Kanne (klein)





Bike-Urlaub ohne Kompromisse

Mit zwei Rädern zum Gipfelglück

Hier ist die Leidenschaft für Mountainbike zu Hause! Entdeckt einzigartige Bike-Regionen, geballte Mountainbike-Kompetenz, unschlagbare Rad-Angebote, Regionen & Tourentipps zum Eselsohren-machen. Kurz: 100 % Inspiration!

JUFA Hotels hat sein Image der Familien- und Jugendunterkünfte längst abgeschüttelt. Sport, Freizeit, Wellness und Erholung für alle Altersgruppen stehen auf dem Programm! In über 60 Häusern der JUFA Hotels von Schweiz, Liechtenstein, Deutschland und in ganz Österreich gibt es für Sportbegeisterte jede Menge zu entdecken!

Eine Highlight-Region der JUFA Hotels ist das SalzburgerLand. Mountainbiken im Lungau, Downhill in den Bikeparks Leogang und Saalbach oder Freeriden in Kaprun – das SalzburgerLand ist ein Aktiv-Paradies für Fahrradliebhaber. Mit seinen abwechslungsreichen Strecken ist für jeden etwas dabei: gemütliche Touren genauso wie Trails für Downhill-Action. Egal ob mit der Familie, Freunden oder alleine – die Vielfalt der Regionen und der JUFA Hotels lassen keine Wünsche offen.

Im JUFA Hotel St. Michael im Lungau finden Naturliebhaber, Biker und Familien eine besonders abwechslungsreiche Umgebung vor. Wer sein Bike nicht in den Urlaub mitnehmen will, leiht sich

eines aus. Wie etwa für entspannte Radurlaubstage im JUFA Alpenhotel Saalbach****. In den JUFA Hotels in Altenmarkt, Kaprun und Lungau befindet sich ein Fahrrad- und E-Bike-Verleih in unmittelbarer Nähe.

Noch keinen Plan für die nächste Tour? Der Tauernradweg ist ein Muss! Vor allem die Route durchs Saalachtal ist für Familien ideal. Die längere Tour startet in Krimml und endet in Bruck. Für eine kürzere Ausfahrt startet man in Kaprun, fährt über Zell am See vorbei am Schloss Prielau nach Maishofen und Saalfelden durchs Saalachtal bis nach Lofer. Ein Abenteuer für alle!

HEISSER TIPP:

Direkt buchen und 5 % sparen. Bucht unkompliziert über JUFA Hotels zum Bestpreis mit der größten Zimmerauswahl und genießt den 5 %-Online-Bonus.



© Fotos: SalzburgerLand Tourismus | Markus Gerber



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



Glanzrad

majestic stylish retro bicycles
Leopoldsgasse 21
1020 Wien
Tel.: 0664/199 02 88
office@glanzrad.com
glanzrad.com



Starbike

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



SPORTHaus RIH

Fahrradverkauf und -reparatur
Praterstraße 48
1020 Wien
Tel.: 01/214 51 80
sporthausrih@gmx.at
radsport-rih.webnode.at
SportHaus RIH

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-
Versicherungen-Customize
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

Heavy Pedals

Cooperative Fahrrad

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



Ciclopedia

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

CICLOPIA

Fahrradgeschäft Wien 6

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

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



IG-Fahrrad Shop

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



Der Bergspezi GmbH

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



Mistelbiker e.U.

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



Werkstatt für Mikromobilität

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



Enzovelo

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



MOUNTAINBIKER.AT

Stadtbahnbögen 145-150
Währinger Gürtel Ecke
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



VERTICAL 2 Rad Helden

Spezialist für einspurige
e-Fahrzeuge
Hadikgasse 192
1140 Wien
Tel.: 01/929 66 90
team@2radhelden.at
2radhelden.at



Radheim-Fünfhäus

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



popsykkel – kinder radeln

Fahrräder, Hänger, Sitze,
Werkstatt
Reindorfstraße 9
1150 Wien
Tel.: 01/996 98 53
mail@popsykkel.at
popsykkel.at



Radshop.at

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



Mechaniker Brunner

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

Fahrräder TRAPPL

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

RAD & TAT

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

RAD & TAT

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



NXT CargoBikes

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

2rad-shop GERHARDT GmbH

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



Bike+More

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



e-Motion e-Bike+Dreirad Welt Wien

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



Wienerwaldbiker.at

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

Bikeshop Kreuzer

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



Brückl

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



ZUM ROSTIGEN ESEL

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



Rad & Sport Kiesel GmbH

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



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



MARS Bikes
Deluxe Lastenrad Shop
Dorfstraße 19
5161 Elixhausen bei Salzburg
Tel.: 0660/549 77 83
office@marsbikes.at
marsbikes.at



CleverCycling
Van Raam Spezialfahrräder
Tel.: 0664 / 819 35 48
r.jordan@3rad.cc
3rad.cc, vanraam.de

Clever Cycling
Van Raam Spezialfahrräder

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



VORRADELN
RAUM FÜR FAHRRADKULTUR

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



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

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

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



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

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



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



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



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



Fahrrad Aschauer
Verleih, Verkauf, Reparatur
Floridsdorfer Brücke/
Donauinsel (Parkplatz)
1210 Wien
Tel.: 01 / 278 86 98
rad-verleih.at



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



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



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



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



ADAMAH
Der BioHof
Sonnenweg 11
2280 Glinzendorf
Tel.: 02248/22 24
biohof@adamah.at
adamah.at



JobRad Österreich GmbH
Die Experten fürs Firmenfahrrad
Am Belvedere 10, Top 9
1100 Wien
Tel.: 01/934 64 00
info@jobrad-oesterreich.at
at.jobrad.org



Impressum

DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

41. Jahrgang / Heft 2

Erscheinungsdatum
6. Juni 2024

Medieninhaberin
(Verlegerin) und
Herausgeberin
Radlobby ARGUS Wien

DVR-Nr.: 0445495
ZVR-Zahl: 265962142

Sitz
Frankenberggasse 11
1040 Wien

Vorsitz
Andrzej Felczak
andrzej.felczak@radlobby.at

Chefredaktion
Matthias Bernold
chefredaktion@drahtesel.
or.at

Unter Mitarbeit von
Daniela Bernold
Walter Bradler
Klaus Brixler
Valentin Eisendle
Andrzej Felczak
Hannes Friedrich
Wolfgang Graschopf
Magdalena Jöchler
Jan Killian
Paul Kubalek
Valerie Madeja
Margit Palman
Peter Provaznik
Roland Romano
Brigitte Schicho
Heidi Schmitt
Philipp Schober
Mario Sedlak
Andrea Siegl

Kolumnen
Clara „Orca“ Felis
Reinhold Seitz

Cover
Luli Tolentino
lulitolentino.com
@lulitolentino



Art Direktion
Anna Hazod
hazodschlagintweit.com

Bildbearbeitung
Anna Hazod

Anzeigen
Hannes Friedrich
hannes.friedrich@radlobby.at

Illustrationen
Daniela Bernold
Miguel Ángel Camprubi
miguelangelcamprubi.com
(Autor*innenportraits)
Anna Hazod

Kontakt
ARGUS-Fahrradbüro
Frankenberggasse 11
1040 Wien
Mo-Fr 14-19 Uhr,
Sa 10-14 Uhr
Tel.: 01 / 505 09 07
Fax DW: 19
service@argus.or.at
radlobby.at/argus

Radlobby ARGUS
Wien – Büro
Lichtenauerg. 4 / 1 / 1
1020 Wien
Tel. & Mail siehe
ARGUS-Fahrradbüro
Mo-Fr 10-13 Uhr
Bankverbindung
IBAN
AT82 2011 1841 6099 1000

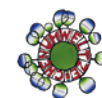
Leserbriefe sind herzlich
willkommen, allfällige
Kürzungen können nicht
ausgeschlossen werden.
Zur Veröffentlichung ist die
Angabe des vollen Namens
und der Postleitzahl
notwendig. Namentlich ge-
kennzeichnete Artikel müs-
sen nicht mit der Meinung
der **DRAHTESEL**-Redaktion
übereinstimmen.

Der **DRAHTESEL** ist
das Vereinsmagazin
der Radlobby ARGUS Wien
und wird in Kooperation mit
den Vereinen der Radlobby
Österreich hergestellt.



Radlobby Österreich ist
Mitglied des Europäischen
Radfahrerverbandes ECF.

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



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



#DE 1/24 „40 Jahre Drahtesel“ und Goethe

„Ein jeder, weil er spricht, glaubt, auch über die Sprache sprechen zu können“. Dieses Goethe-Wort hat mit der haarsträubenden Argumentation, mit der heutzutage das sogenannte Gendern durchgedrückt werden soll, an Aktualität gewonnen. Zahlreichen Umfragen zufolge steht unzweifelhaft fest, dass die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung diese quälende Sprachveränderung ablehnt. Nichtsdestoweniger meinen Redaktionen, sich undemokratisch in bevormundender Weise darüber hinwegsetzen zu können.

Der ORF ist in dieser Hinsicht – durchaus mit gehirnwäscherischer Intention – unrühmlicher Vorreiter, leider mutet auch der DRAHTESEL seinen Lesern seit geraumer Zeit den „Neusprech“ zu. Zu dieser sprachpolitischen Begrifflichkeit bitte in Orwells Zukunftsroman „1984“ nachlesen. Der für sein Werk hochprämierte Dichter Reiner Kunze hat in diesem Zusammenhang ange-

merkt: „Der Sprachgenderismus ist eine aggressive Ideologie, die sich gegen die deutsche Sprachkultur und das weltliterarische Erbe richtet, das aus dieser Kultur hervorgegangen ist.“ Dazu sei angemerkt, dass die Sprache einen ästhetischen Wert sowie eine Logik hat – und nicht etwa irgendein technisches Ding ist, das ohne Gehaltverlust mirnix-dirnix nach Belieben verändert werden kann. Es wäre wunderbar, wenn man den DRAHTESEL (und man wundert sich, warum nicht schon längst eine „DRAHTESEL*in“ daraus geworden ist), der ja von der Berichterstattung in seiner Qualität nicht nachgelassen hat (ganz im Gegenteil), wie vor 40 Jahren wieder entkrampft und in schönem Deutsch lesen könnte.

Dr. Johann Werfring, 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



Clara „Orca“ Felis

ist Radbotin, Buchhändlerin und schreibt. In ihrer Glosse berichtet sie aus dem Straßenschungel zum Wortmeer



Orcas Kettenbriefe

Das Problem mit der blauen Linie

Vor dem Streik ist nach dem Streik ist vor dem Streik.

Die Kollektivvertragsverhandlungen der Fahrradbot*innen stocken. Seit Dezember 2023 dauern nun schon die Verhandlungen, aber beide Seiten kommen nicht auf einen gemeinsamen Nenner. Arbeitgeberseite spricht von 5,8%, Arbeitnehmerseite möchte 8,7%. Ein Ende ist nicht in Sicht, denn es gibt einfach viele Punkte, die die Verhandlung von vornherein schwierig machen:

Das System und die Möglichkeit des Freien Dienstnehmers / der freien Dienstnehmerin und der (Schein-)Selbstständigkeit. So lange es keine gültige Richtlinie gibt, die für alle gilt, so lange wird auch dort gespart, wo gespart werden kann. Die Personalkosten sind nun mal die größten Kostenpunkte. Die Kostenwahrheit der Dienstleistung, etwas von A nach B zu bringen, wenn jahrelang propagiert wird, dass Lieferung nichts kostet.

Generell ist es ermüdend, einer Branche verbunden zu sein, die zu-

kunftsorientiert im Sinne von nachhaltiger, emissionsarmer Lieferung agiert, bei der sich finanziell für die Lieferant*innen wenig bis nichts bewegt.

Es gab die Zeit, wo dieser Beruf für mich Berufung war. Aber irgendwann kam der Punkt, wo es eine Familie zu ernähren gilt und ich mir dieses Prekariat nicht mehr leisten kann. Aber wieviele andere Personen gibt es, die nicht die Möglichkeit haben, den Beruf so leicht zu wechseln und weiterhin in dieser Abhängigkeit leben müssen?

Daher kann ich hier nur wieder darauf hinweisen: unterstützt lokale Betriebe, schaut hinter die Kulissen der Anstellungsverhältnisse. Die Dienstleistung wird von Menschen erledigt, die sich tagtäglich im Straßenverkehr bewegen, um dir die Dinge zu bringen, die du brauchst. Was ist dir das wert?

Termine

Radlobby Jour Fixes & Arbeitstreffen

Viele lokale Radlobby-Gruppen laden zu offenen Arbeitstreffen und Jour Fixes ein. Wir freuen uns über neue Aktive. Die Termine sind auf der Website gelistet – z.B. in Wien am 4. Juli 2024 im Amerlinghaus.

radlobby.at

Velo-city Ghent: Connecting through Cycling

18. bis 21. Juni, Ghent

Der größte weltweite Radgipfel Velo-city der European Cyclists Federation (ECF) findet 2024 in der belgischen Fahrradstadt Ghent statt.

velo-city-conference.com

BikeNight Salzburg

Mi., 19. Juni, 20 Uhr

Kurgarten, Rainerstraße 2, 5020 Salzburg

Mit den BikeNights wird in Salzburg auf Maßnahmen aufmerksam gemacht, die nötig sind, um eine Mobilitätswende zu erreichen und den Radverkehr

attraktiver zu machen. Die etwa 15 Kilometer lange Radfahrt findet auch am 17. Juli und 14. August statt.

radlobby.at/salzburg

Critical Mass

Fr., 21. Juni, 17 Uhr

Schwarzenbergplatz, 1030 Wien

Die Critical Mass, die Radausfahrt für eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums, findet in Wien jeden dritten Freitag im Monat statt. Auch in Bregenz, Graz, Linz, Villach, Klagenfurt und Salzburg wird geradelt und diesmal am 28. Juni, um 15 Uhr auch in Wels (Treffpunkt Stadtplatz). Alle Termine österreichweit auf criticalmass.at

Cycle Cinema Club

Fr., 28. Juni, 21 Uhr

Mosern 25, 8993 Grundlsee

Auch heuer ist der CycleCinemaClub mit seinem pedalstrombetriebenen Kino unterwegs. Höhepunkt der Saison sind die Screenings in der Europäischen

Kulturhauptregion Salzkammergut 2024, beispielsweise in Grundlsee (28.6.) und Gosau (29.6.) Und am 31. Juli ist Regisseur Sebastian Brauneis beim Screening von „Die Vermieterin“ im Zukunftshof in Wien zu Gast. www.cyclecinemaclub.at

KoloRad: Interreg-Projekt

14. & 15. September

Kranjska Gora

Im Rahmen dieses EU-geförderten Interreg-Projekts will man Erfahrungen über die Grenzen hinweg austauschen. Bei Workshops mit Exkursionen in alle vier Regionen kann man unsere Nachbarn und deren Radaktivitäten kennenlernen.

<https://www.radlobby.at/kaernten/kolorad-interreg-projekt-auf-den-radweg-gebracht>

Vienna Women Bike Ride

So., 15. September, 15 Uhr

Maria-Theresien-Platz/Burgring, 1010 Wien

Zehn Jahre lang setzte der internationale „Fancy Women

Bike Ride“ ein Zeichen für mehr Sicherheit und bessere Radinfrastruktur. Jetzt wird die Kundgebung unter dem neuen Namen „Vienna Women Bike Ride“ fortgesetzt.

radlobby.at/wien/viennawomenbikeride

Kidical Mass

Sa. & So., 21. & 22. September

Mit bunten Fahrraddemos macht die Kidical Mass deutlich, dass Kinder und Familien sichere Rahmenbedingungen brauchen. Auch im Herbst wird wieder in vielen österreichischen Städten geradelt. Alle Orte und Termine finden sich online:

kidicalmass.at

Sie haben einen Termin, den Sie gerne in dieser Rubrik verzeichnet hätten: Schreiben Sie uns an drahtesel@argus.or.at
Weitere Termine: radlobby.at

Anzeige

Moststraße: Radfahren mit Weitblick



Alle Infos zu den schönsten Radrouten an der Moststraße unter

MOSTSTRASSE.AT

Mit Unterstützung von Land und Europäischer Union



LE 14-20

Entwicklung für den Ländlichen Raum



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.



NIEDERÖSTERREICH
Einfach erfrischend.



Mostviertel

© schwarzkoenig.at



Jetzt mitradeln & gewinnen!

Radeln macht fit, froh und schont die Umwelt!
In der App oder online anmelden, losradeln
und Kilometer eintragen.

20. März – 30. September



Jetzt neue App holen!



radelt.at



Die Aktion „Österreich radelt“ wird vom Bundesministerium für Klimaschutz im Rahmen der Initiative „klimaaktiv mobil“ und allen Bundesländern getragen, mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil in Österreich nachhaltig zu steigern. Impressum: www.radelt.at