



LAPIN YLIOPISTO  
UNIVERSITY OF LAPLAND

University of Lapland



**This is a self-archived version of an original article. This version usually differs somewhat from the publisher's final version, if the self-archived version is the accepted author manuscript.**

## Briefe aus der Ferne

García-Rosell, José-Carlos

*Published in:*  
Drahtesel

Published: 01.01.2017

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

*Citation for pulished version (APA):*  
García-Rosell, J-C. (2017). Briefe aus der Ferne: dieses Mals Rovaniemi. *Drahtesel*, 34(1), 59.

**Document License**  
CC BY-NC

**StVO-Reform**Wie unsere Straßen  
sicherer werden

Seite 14

**Frühlingserwachen**So gelingt der Start in  
die Radsportsaison

Seite 29

**Mit Kleinkindern**So wird der Family Trip  
zum Traumurlaub

Seite 50

ARGUS  
**bike festival**  
WIEN RATHAUSPLATZ

Pb.b. Verlagspostamt 1040 Wien – Zlgnr.: 02Z033821M

# Drahtesel

Das österreichische Fahrradmagazin



## Ich trag's dir!

Wie Transporträder unsere Welt verbessern20 Seiten Lastenradschwerpunkt ▲ großer Cargobiketest ▲ Rechtliches

ARGUS







## Kaufen Sie ein neues Transportfahrrad und Wien packt was drauf.

Kinder, Einkäufe, Pizzen und Pakete: Wer umweltfreundlich, flexibel und schnell Lasten durch die Stadt kutschieren möchte, fährt Transportfahrrad. Kaufen Sie sich eins und „Wien packt was drauf“. Ihre Stadt unterstützt Sie mit einem Förderungspaket. Sie erhalten bis zu 1000 € Unterstützung beim Kauf eines Transportfahrrades. Details dazu finden Sie im Internet unter [www.fahrradwien.at/transportfahrrad](http://www.fahrradwien.at/transportfahrrad)



**Wien!**  
**voraus**

Das  
Zukunftsressort

Stadt  Wien

# Brief des Herausgebers

Liebe Leserin, lieber Leser!

Wer hat es nicht erlebt: Irgendwo in der Stadt fährt ein Lkw vor, parkt mit Müh und Not ein, behindert womöglich noch den Fuß-, Rad- oder Kfz-Verkehr und wenn die Ladebordwand aufgeht, kommt im 35 Kubikmeter großen Laderaum ein wäschekorb-großes Transportgut zum Vorschein.

Zu dieser ineffizienten und wenig umweltfreundlichen Liefermethode wird immer häufiger das Transportrad als Alternative in Betracht gezogen. Die Vorteile für die Unternehmen liegen auf der Hand: geringere Investitionen und Erhaltungskosten, Transporträder können sowohl normale Straßen- als auch Radinfrastruktur nutzen, kein Stehen im Stau und keine Parkplatzsuche. Auch die Bewohnerinnen und Bewohner in den Städten profitieren, Verkehrssicherheit und Lebensqualität steigen. Es ist daher eine positive Entwicklung, dass der Einsatz von Transporträdern im urbanen Bereich weltweit rasant zunimmt. Dass die Europäische Fahrradlogistik-Konferenz am 20. und 21. März in Wien stattfindet, zeigt, dass dieser Trend auch Österreich erreicht hat.

In dieser Ausgabe des DRAHTESEL finden Sie einen 20 Seiten starken Schwerpunkt zum Thema, in dem wir ökonomische Potenziale, gesetzliche Aspekte und technische Besonderheiten von Lastenrädern beleuchten. In einem ausführlichen Lastenrad-Test schwingen sich unsere Testerinnen und Tester auf die Sättel von neun

aktuellen Modellen. Und im Reiseteil zeigt die extravagante Bild-Reportage von Adam Carmichael und Miguel Ángel Camprubí López, was mit modernen Transporträdern möglich ist: ein Umzug von Glasgow nach Wien zum Beispiel.

Ansonsten im Heft, das mit 64 Seiten übrigens der umfangreichste DRAHTESEL geworden ist, den es jemals gegeben hat: Die wichtigsten Radlobby-Forderungen zur längst fälligen Reform der Straßenverkehrsordnung. Ein Appell zur Freigabe von Forstwegen für Mountainbiker. Tipps zum Radreisen mit Kleinkindern und – wie immer – Nachrichten, Informationen und Termine aus der Welt des Radfahrens. Wir hoffen, dass die Themenvielfalt bei Ihnen gut ankommt und freuen uns über Feedback!

Andrzej Felczak

P.S.: Für viele Menschen wird die Fahrradsaison durch das ARGUS-Bikefestival eingeläutet, wo sie sich informieren, Neues ausprobieren, oder ganz einfach über alles, was mit einem Fahrrad gemacht werden kann, staunen. Wir laden alle zum heurigen Bike-Festival herzlich ein, das komplette Programm finden Sie ab Seite 31. Ein Besuch beim Radlobby ARGUS-Zelt würde uns besonders freuen, wo wir für Infos oder ein nettes Plauscherl gerne da sind.



**Andrzej Felczak**  
Vorsitzender von ARGUS  
und Radlobby Österreich

## Einladung zur ARGUS- Generalversammlung 2017

Die ARGUS lädt ihre Mitglieder zur Generalversammlung am Freitag dem 12. Mai im Amerlinghaus (Stiftgasse 8, 1070 Wien) ein. Beginn ist um 18 Uhr. Bitte um Anmeldung unter [service@argus.or.at](mailto:service@argus.or.at)

Alle Informationen dazu:  
[radlobby.at/argus/gv2017](http://radlobby.at/argus/gv2017)



Cover:  
Miguel Ángel Camprubí López  
[miguelangelcamprubi.com](http://miguelangelcamprubi.com)



# Inhalt



## Politik

- 9 Die Stunde der Cargobikes**  
Wie große Transportunternehmen ihre Logistik umstellen
- 14 Zehn Vorschläge für eine bessere StVO**  
Abstand, Temporeduktion, Kindermobilität & mehr
- 16 Forststraßen für Mountainbiker öffnen!**  
Kommentar: Geist der Monarchie verhindert Regelung



## Community

- 18 Radlobby-Umfrage**  
Was die Mitglieder wirklich wollen
- 20 Serviceleistungen für Mitglieder**  
Rechtsschutzversicherung, DRAHTESEL-Abo und vieles mehr



## Infrastruktur

- 21 Goldene Speiche**  
Wer gewinnt heuer den großen Infrastruktur-Preis?
- 22 Plus / Minus**  
Fahrrad-Infrastruktur auf dem Prüfstand
- 26 Recht: Das Lastenrad in der StVO**  
Nicht alles, was im Gesetz steht, ergibt auch Sinn



## Lebensstil

- 28 Hermiten feiern 25. Geburtstag**  
Würdigung Wiens wildester Radbotinnen und -boten
- 36 Lastenräder für den Samariter Bund**  
Ein Tag mit einem Fahrrad-Zusteller von Essen auf Rädern
- 38 Graz: Erstmals Essenszustellung mit dem Rad**  
Wolfgang Wehap mit einem Porträt über Velofood



## Produkte & Technik

- 40 Schaufenster: Neu und käuflich**  
Der DRAHTESEL-Produkte-Überblick
- 41 Lastenradtest 2.0**  
Hier kommen die neuen Transporter
- 47 Leihen statt kaufen**  
Zeitreise zu den Anfängen des Lastenrad-Sharing



## Tour & Reise

- 48 Neue Serie: Jahreszeiten-Touren**  
Ausflug zur Narzissenblüte im Oberen Ybbstal
- 50 Pontebbana: Unterwegs in der dicken Berta**  
Die perfekte Radtour für Familien mit Kleinkindern
- 54 Übersiedelt: Per Lastenrad von Glasgow nach Wien**  
Bericht einer ganz besonderen Reise in Wort und Strich



## Forum

- 60 Leserbrief**
- 62 Termine**



## Das große Lastenrad-Special

Auf insgesamt 20 Seiten beleuchten wir alle Aspekte des Fahrens mit Transporträdern. Außerdem im Heft: der große DRAHTESEL-Lastenradtest 2.0

## Kolumnen



### Cinemascope

Ines Ingerle über den Klassiker „Les triplettes de Belleville“  
Seite 27



### Neu: Sportecke

Extremsportler Michael Strasser über den Einstieg ins Training nach dem Winterschlaf  
Seite 29



### Fahrstil

Barbara Ottawa mit einem Plädoyer für die Vielfalt  
Seite 30



### Brief aus der Ferne

José-Carlos García-Rosell schreibt uns aus Rovaniemi  
Seite 59



### Der Reflektor

R. Seidl über Kommunikation und Wadenverwandschaft  
Seite 61

Impressum: Seite 25

# Aus der Redaktion

#Leserinnenumfrage #Eigenlob #im Wortlaut

Mit einer Auflage von 15.000 bis 20.000 Stück und einer Reichweite von 40.000 Personen ist der DRAHTESEL das größte und meistgelesene Fahrradmagazin Österreichs. Gegründet im Jahr 1983 als Vereinsmagazin der ARGUS, beziehen Radlobby-Mitglieder heute das Heft als Teil ihrer Serviceleistungen. In der großen Mitgliederumfrage 2017 vom vergangenen Herbst, an der sich 724 Personen beteiligten (Dankeschön an dieser Stelle!), kam deshalb auch der DRAHTESEL zur Sprache.

Und gleich vorweg: fast 50 Prozent unserer Leserinnen und Leser finden Inhalt und Aussehen unseres Heftes „sehr gut“. Weitere 40 Prozent verliehen uns ein „gut“. Dieses Lob freut uns natürlich sehr, und wir schreiben auch gerne darüber :)

Als Community-getriebenes Special-Interest-Magazin richtet sich der DRAHTESEL an Alltagsradfahrende in Österreich. Wir hatten uns im Fragebogen nach der Beliebtheit von Themenbereichen erkundigt. Am meisten interessieren sich die Umfrageteilnehmenden demnach für Verkehrspolitik, Infrastruktur und Technik vor internationalen News, Lebensstil und Radreisen. Die Änderungswünsche unserer Leserinnen und Leser, die wir ebenfalls wissen wollten, fallen dann sehr unterschiedlich aus. Hier eine kleine Auswahl der Anregungen:

## „Beiträge von Prominenten“

„Mehr Berichte über Produktneuigkeiten: zum Beispiel Fahrradlicht mit USB-Auflademöglichkeit, Schneeketten (keine Ahnung, ob es sowas gibt)“

„Best Practise aus anderen Ländern“

„Bin wunschlos glücklich!  
Tolle Zeitschrift,  
Danke!“

„Das Re-Design ist super gelungen! Ihr macht das super!“

„Den Fokus mehr auf Gesamtösterreich und weniger auf Wien“

„Die Reiseberichte könnten länger sein“

„Mehr Berücksichtigung des (Hobby-)Radsports“

„Mehr kontroverielle Beiträge zu radverkehrs-politischen Maßnahmen“

„Mehr alternative Fahrräder, wie Liegeräder“

„Zu den nur wählbaren DRAHTESEL-Bereichen: Ich lese sehr viel mehr, als ich ankreuzen durfte“

„Mehr DIY-Tipps“

„Mehr Feminismus“

„Mehr Information über Radfahren mit Hund“

„Mehr Infos über Verkehrsregeln“

„Mehr Produkttests, Service- bzw. Reparaturanleitungen“

„Mehr vom Spirit und auch den Angeboten wie auf der Fahrradschau“

„Tipps, wie man Nichtrad-fahrenden den Blick von Radfahrenden vermitteln kann ;-“

„Dass er noch öfter erscheint (z.B. einmal im Monat)“



Matthias G. Bernold  
Chefredakteur

## Hervorzuheben in diesem Heft



### Clara Porak

Die 19-jährige Germanistik-Studentin hat für uns in dieser Ausgabe die feine Reportage über „Essen auf Rädern“, das Zustellservice des Arbeitersamariterbunds verfasst.



### Barbara Ottawa

Unsere Kolumnistin fährt seit August 2016 als Teilzeit-Radbotin bei Hermes. Zum 25-Jahre-Jubiläum schreibt sie dem Radbotinnen und -boten-Kollektiv eine Würdigung.



### Hannes Friedrich

Hut ab vor unserem Produkte-Spezialisten, der für diese Ausgabe den umfassenden Lastenradtest koordinierte. Neun aktuelle Transporträder wurden von unseren Testerinnen und Testern unter die Lupe genommen.





**Lastenrad: Auf dem Weg zu einer neuen Logistik?**  
Seite 9

**StVO: Zehn Maßnahmen für mehr Sicherheit**  
Seite 14

**Mountainbike: Endlich Forststraßen öffnen!**  
Seite 16

## Drei Fragen an Ulla Rasmussen



Ulla Rasmussen ist Expertin für Klimaschutz und Luftverschmutzung beim Verkehrsclub Österreich: Die gebürtige Dänin lebt in Guntramsdorf und pendelt täglich mit Rad und Lokalbahn zur Arbeit nach Wien.

Der vergangene Winter brachte in vielen österreichischen Städten Rekordwerte in Sachen Luftverschmutzung. Die gesetzlichen Feinstaub-Tages-Grenzwerte wurden in Wien und in Graz im Jänner und Februar häufiger überschritten als im gesamten Jahr 2016. Höchste Zeit, Akutmaßnahmen wie in Paris, London oder Madrid zu diskutieren.

**DRAHTESEL** Was bedeuten die Rekordwerte bei der Luftverschmutzung für den Einzelnen?

**Ulla Rasmussen** Das hängt sehr stark vom Individuum ab. Wenn man anfällig ist, und so wie ich zum Beispiel an allergischem Asthma

leidet, kann man die Belastung sofort spüren. Andere merken es vielleicht nicht sofort. Vor allem, wenn sich die Luftqualität schlechend verschlechtert. Aus zahlreichen Studien wissen wir jedenfalls, dass hohe Feinstaubbelastungen zu Atemwegserkrankungen, Mittelohrentzündungen und zur Schädigung des Herzkreislauf-Systems führen. Diesel-Ruß ist seit 2013 von der WHO als krebserregend eingestuft. Jedes Mikrogramm ist gefährlich. Auch weit unter den Grenzwerten.

Wie sollten sich Radfahrende verhalten, wenn die Feinstaubbelastung hoch ist? Nicht so hektisch fahren. Darauf achten, nicht in einer

Abgaswolke tief Luft zu holen. Nahe an den Emissionsquellen ist die Belastung am höchsten. Aber diese Frage geht am Kern vorbei. Wichtig wäre es, dass die Leute nicht mit alten Dieselaautos in den Städten unterwegs sind.

*Welche verkehrspolitischen Maßnahmen schlagen Sie vor?*

Umweltzonen für Pkw. Hier kann man viel von den Erfahrungen in Deutschland lernen. Vielleicht in Kombination mit kostenlosen oder vergünstigten Öffi-Fahrkarten. Und keine Privilegierung von Diesel und Abwrackprämien. Prämien sollte es nur für diejenigen geben, die vom Auto aufs Fahrrad umsteigen.

### ↑ Top

#### Förderung für Lastenräder

Anfang März hat der Wiener Gemeinderat die finanzielle Förderung von Transportfahrrädern beschlossen. Maximal 50 Prozent des Kaufpreises werden refundiert. Für herkömmliche Lastenräder beträgt die Fördersumme bis zu 800 Euro, für E-Cargobikes bis zu 1.000 Euro. Die Fördersumme ist mit 200.000 Euro begrenzt.

[fahrradwien.at/transportfahrrad](http://fahrradwien.at/transportfahrrad)

### ↓ Flop

#### Förderung für E-Autos

Mit bis zu 4.000 Euro wird seit März der Kauf von Elektroautos bezuschusst. Das falsche Signal: Zwar emittieren E-Autos keine Abgase und sind leise. Aber Platzbedarf, Unfallgefahr, Ressourcenverbrauch und Stau sind gleich mies wie bei anderen Kfz. Das mit 24 Millionen Euro zu fördern, heißt: anachronistische Mobilitätsgewohnheiten einzementieren.

# 9.753\*

#### Mitglieder

bei der Facebook Gruppe „Radfahren in Wien“. 2010 gegründet, hat sich die Gruppe zum wahrscheinlichsten wichtigsten Diskussions-Ort der Wiener Fahrradszene entwickelt. Hier wird von etwaigen Lücken in der Fahrrad-Infrastruktur bis hin zum Bike-Zubehör alles besprochen, was mit dem Thema Zweirad zu tun hat. Klaus Brixler, einer der Gründer der Plattform, rechnet damit, im Frühling das 10.000ste Mitglied zu begrüßen: der DRAHTESEL wird den Glücklichen bzw. die Glückliche mit einem Überraschungspreis belohnen!  
[www.facebook.com/groups/RadfahrenInWien](http://www.facebook.com/groups/RadfahrenInWien)

\* Stand 8. März, 18:45



Das Delite.

# Athletisch in Stadt und Natur.

Dieses E-Bike will Touren fahren. In den Bergen. In der Stadt.  
Hauptsache sportlich. Und das bei bester Traktion dank Control  
Technologie. Fahren Sie Ihre eigenen Wege. Ihr Delite wird Sie  
dafür lieben.

Mehr Infos unter: [www.r-m.de/delite](http://www.r-m.de/delite)



# RIESE & MÜLLER



# Blick in die Welt

01

BERLIN

## Frankfurter Allee: Autospur wird Radspur

Auf der Frankfurter Allee – einer der wichtigen radialen Ausfallstraßen, die vom historischen Stadtzentrum Alexanderplatz Richtung Osten führen – soll testweise eine von derzeit drei Autospuren in einen Radweg umgewandelt werden. Damit will der Berliner Senat untersuchen, ob Einschränkungen für Pkw mehr Radfahrende auf die Straße bringen, berichtet die Berliner Tageszeitung. Der Modellversuch wird voraussichtlich Ende des Jahres starten. In den Koalitionsverhandlungen hatten Rot-Rot-Grün auch beschlossen, dass der Boulevard „Unter den Linden“ ab 2019 autofrei sein soll.



02

LONDON

## Zivile Fahrrad-Streifen gegen rücksichtslose Kfz

Die britische Metropolitan Police setzt Zivilpolizei auf Fahrrädern ein, um rücksichtslose Autofahrende in London aus dem Verkehr zu ziehen. Wie das Online-Fahrrad-Magazin road.cc berichtet, werden die verdeckt Ermittelnden ab April unterwegs sein. Die Botschaft dabei: Jede Person auf dem Fahrrad könnte ein Polizist oder eine Polizistin sein. Augenmerk der Sicherheits-Initiative soll auf zu knappem und riskantem Überholen liegen. Seit kurzem besteht in London eine eigene „Cycling Task Force“, deren 33 Vollzeit-Mitglieder täglich im Schnitt 90 Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften ahnden.

03

BERLIN

## Urteil gegen Raser: Lebenslange Haftstrafen

Wegweisendes Urteil des Berliner Landgerichts: zwei Autofahrer, die bei einem illegalen Autorennen in der Innenstadt einen schweren Unfall verursacht hatten, bei dem ein Mann ums Leben gekommen war, wurden in erster Instanz wegen Mordes zu lebenslangen Haftstrafen verurteilt. Ein derartiges Strafmaß ist in Deutschland bis jetzt einmalig: Die Teilnehmer illegaler Autorennen mussten sich bisher bloß wegen Gefährdung des Straßenverkehrs vor Gericht verantworten und wurden dann zu deutlich geringeren Strafen verurteilt. Im aktuellen Fall argumentierte die Staatsanwaltschaft, die Angeklagten hätten bei ihrem Rennen zwar niemanden absichtlich töten wollen, mögliche tödliche Folgen aber billigend in Kauf genommen.

04

BASEL

## Pilotversuch für radfreundliche Ampeln

In den vergangenen zwei Jahren hat Basel im Rahmen eines Pilotversuchs radfreundliche Lichtsignalanlagen getestet. An zwölf Standorten in der Schweizer Stadt durften Radfahrende bei Rot rechts abbiegen. Das Amt für Mobilität beobachtete und analysierte das Verkehrsverhalten an den Versuchsstandorten: Während 550 Beobachtungsstunden wurden knapp 40.000 Radfahrende erfasst, teilte das Amt mit. Ergebnis: Die neuen Möglichkeiten seien rege genutzt worden, Unfälle habe es keine gegeben. Die Regelung bleibt daher bis auf Weiteres aufreht.

05

BERN

## Cargobikes für den Wirtschaftsverkehr

Im Rahmen des Pilotprojekts „Mir sattlä um!“ haben neun Berner Klein- und Mittelbetriebe von Juni bis November 2016 den Einsatz von E-Cargobikes getestet. Ziel: die Potenziale von Transporträdern im Wirtschaftsverkehr zu untersuchen. Bilanz des Projektes: 77 Prozent der Fahrten, die vorher mit Autos, Lkw oder motorisierten Zweirädern erledigt worden waren, konnten auf das E-Lastenrad verlagert werden. Wie die Berner Stadtverwaltung bekannt gibt, werden sechs Betriebe die Räder auch weiterhin verwenden. Im Frühling 2017 wird es eine zweite Staffel mit weiteren Unternehmen geben.

06

PARIS

## Bürgermeisterin will Autoverkehr halbieren

Nachdem die Luftverschmutzung in Paris ständig neue Spitzenwerte erreicht, setzt Bürgermeisterin Anne Hidalgo jetzt Maßnahmen, um den Kfz-Verkehr zu begrenzen. So wird ein Straßenabschnitt an der Seine vom Place de la Concorde bis Pont Royal exklusiv für den Fuß- und Radverkehr geöffnet. Neue Elektro-Bus-Linien, mehr Radwege an stark befahrenen Straßen sowie die Erweiterung von verkehrsberuhigten Zonen im innerstädtischen Bereich machen das Verkehrskonzept komplett. Der Wandel hin zu sauberen Verkehrsmitteln sei „absolute Priorität“, wird Hidalgo im Guardian zitiert: „Die Flut an Autos ist dramatisch. Wir können nicht warten, bis sie uns alle wegschwemmen.“

# Die Stunde des Lastenrades

Der blühende Online-Handel und der rasante Anstieg bei den Paket-Zustellungen zwingen Logistik-Unternehmen zum Umdenken. Ist die Stunde der Lastenräder gekommen?

BERICHT: Matthias Bernold und Daniel Böhm

Immer mehr Menschen bestellen Waren online und lassen sich diese direkt nach Hause zustellen. So stieg das Transportaufkommen in Österreich laut Straßengüterverkehrsstatistik von 345 Millionen Tonnen im Jahr 2003 auf 428 Millionen Tonnen im Jahr 2012. Sichtbar wird das auch durch die Zahl der Lieferwagen und Kleintransporter, die sich in den letzten Jahren durch unsere Straßen mühen. Allein in Wien waren im Jahr 2016 laut Statistik Austria 60.342 Klein-Lkw bis 3,5 Tonnen zugelassen – 56.032 davon übrigens mit steuerlich begünstigtem Dieselmotor.

Logistikunternehmen haben auf die wachsende Nachfrage mit vergrößerten Fuhrparks und dem Bau riesiger Verteilzentren an den Stadträndern reagiert. Von dort aus machen sich täglich die Kolonnen an Lieferwagen auf den Weg, um ihre Waren auszuliefern.

Mittlerweile zeigen sich – gerade in den Ballungsräumen – die Schwächen dieses Ansatzes: Zum einen sorgt das Verkehrsaufkommen für massive Abgas-, CO<sub>2</sub>- und Feinstaub-Belastungen. Im vergangenen Winter erreichte die Luftverschmutzung in Wien und Graz neue Spitzenwerte jenseits der gesetzlichen Grenzwerte. Zum anderen kommen die Lkw im täglichen Stau der Innenstädte immer schlechter voran.

Sie finden schwer einen Parkplatz und blockieren häufig Fuß- oder Radwege. Komplikationen ergeben sich auch für Kundinnen und Kunden: Liefertermine können nicht detailliert bekanntgegeben werden oder platzen. Häufig kann man die Ware im Endeffekt bei einem „Partner-Betrieb“ des Logistik-Unternehmens selber abholen.

## Mikrodepots und Pedelecs

Um diesen Nachteilen zu begegnen, aber auch um die Kosten für die Zustellungen zu senken, erproben Logistikunternehmen eine neue Zauberformel: die Kombination von Mikrodepots mit – oft elektrifizierten – Transporträdern. Dabei werden die Waren mit dem Lkw von den großen Logistikzentren am Stadtrand in kleine dezentrale Verteilzentren in den Grätzeln gebracht und von dort mit Lastenrädern oder E-Lastenrädern zur Kundschaft.

„Fast alle großen Logistiker experimentieren damit“, erklärt Johannes Reichel, Fachjournalist beim deutschen Branchenmagazin Logistra: „Gerade auf dem letzten Kilometer sind die Lastenräder den Lieferwagen durch ihre Wendigkeit und Flexibilität überlegen.“ War die hierzulande in Vergessenheit geratene Technologie der Transporträder lange bloß noch Teil der Fahrrad-



## PFERDELOSE KUTSCHE

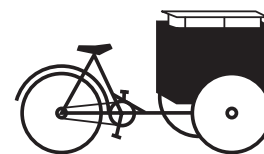
→ 1769 →



Lange vor Karl von Drais gab es ein muskelbetriebenes Personentransportmittel: die pferdelose Kutsche. 1696 entwarf der Arzt Elie Richard aus La Rochelle ein solches Gefährt. Bekannter wurde ein ähnlicher Reisewagen, 1769 gebaut vom Engländer John Vevers. Der Herr lenkte über Zügel oder Gestänge die vordere Achse, während der Diener über zwei Tretbretter die Hinterräder antrieb.

## BAKFIETSEN

→ 1870ER JAHRE →



Die nächste Entwicklung hat auch etwas mit Kutschen zu tun: die Drehschemellenkung der sogenannten Bakfietsen (bak=Kiste, fiets=Fahrrad), also Dreiräder mit Ladefläche zwischen den beiden Vorderrädern. Die ersten gewerblich genutzten Lastendreiräder kamen allem Anschein nach schon in den 1870er Jahren in England zum Einsatz.



links: UPS startete in Hamburg 2012 ein Pilotprojekt mit Pedelects und Microdepots  
rechts: Ein Bullitt von Rita bringt's wird mit Lunch-Paketen beladen



Subkultur oder bevorzugtes Verkehrsmittel umweltbewusster Eltern, holen große internationale Paketdienste die Lastenräder aus ökonomischen Überlegungen aus der Öko-Ecke.

### Pilotprojekte der Logistikkonzerne

→ Der Zustelldienst UPS startete in Hamburg bereits 2012 ein Pilotprojekt mit Lasten-Pedelects und Mikrodepots, das nun auch in der US-Stadt Portland übernommen werden soll. Wie das Fachmagazin Logistik Heute berichtet, geht der Paketdienst davon aus, dass die Lastenräder in den USA landesweit zum festen Bestandteil der Paketzustellung werden könnten. „UPS war in den Anfängen seiner 109-jährigen Firmengeschichte ursprünglich ein Fahrradkurier-Unternehmen“, wird ein Vertreter von UPS zitiert: „Das Fahrrad könnte durchaus sein Comeback finden, um dicht bevölkerte Ballungszentren zu bedienen.“

→ DHL Express, der Expressdienst der deutschen Post, hat soeben ein neues City-Hub-Konzept für den Einsatz vierrädriger E-Lastenfahrräder mit Containerboxen gestartet. Das Pilotprojekt wird zeitgleich in Frankfurt und in Utrecht gelauncht und soll in weite-

ren europäischen Städten angeboten werden. Auf einem Lkw-Anhänger, der an einen zentralen gesicherten Stützpunkt gebracht wird, lagern die Container mit Express-Sendungen. Fahrradkurier holen die einzelnen Container mit ihrem Cubicycle ab und liefern deren Inhalt zu den Zieladressen.

→ Der deutsche Logistiker InterKEP setzt für den vor kurzem gestarteten Same-Hour-Lieferdienst Amazon Prime Now in München Lastenräder ein, um von einem Mikro-Hub am Hauptbahnhof die Belieferung binnen zwei Stunden umzusetzen.

→ In Wien legten sich die großen Paketdienste UPS und DPD bereits vor Jahren die ersten Cargobikes für ihre Flotte zu und folgten damit heimischen Botendiensten wie Veloce und Heavy Pedals. Der Logistiker DPD hat in der Seestadt Aspern eine Radkutsche. Gastronomische Lieferdienste wie Michl's bringt's, der für die Supermarktkette Spar Lebensmittel zustellt, haben Lastenräder schon länger in Gebrauch. Auch der Österreichische Arbeitersamariterbund verfügt seit letztem Jahr über dreirädrige Cargobikes, um damit „Essen auf Rädern“ auszuliefern. (Siehe dazu Reportage auf Seite 36). Der im Jahr 2014 gegründete Wiener

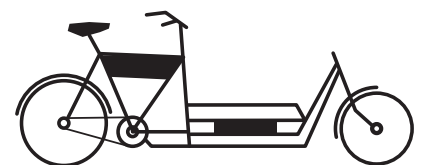
### BÄCKERRAD

### LONG JOHN

→ UM 1900 →



→ 30ER JAHRE →



Zu Beginn des 20. Jahrhunderts schrumpfte das Vorderrad zugunsten eines tieferen Schwerpunkts. Das Bäckerrad war entstanden, das nach wie vor in dieser Form gebaut wird. Später wurde dieser Typ auch Short John genannt. Die Verlängerung des Diamantrahmens war in den Niederlanden bereits ab 1920 gebräuchlich. Diese Bauform wird auch heute wieder von einigen Rahmenbauern aufgegriffen.

Der Long John des dänischen Mechanikers Marten Rasmussen Mortensen ist ein einspuriges Lastenrad mit tiefliegender Ladefläche zwischen Vorderrad und Lenksäule. Smith & Co. aus Odense – kurz SCO – ist wohl der bekannteste Produzent, doch wurde die Bauform auch von anderen Herstellern aufgegriffen. Heute die häufigste Bauform bei zweirädrigen Transporträdern mit einer Vielfalt von Modellen.



links: DHL setzt vierrädrige E-Cargobikes mit Containerboxen ein

rechts: Die Radkutsche, Modell Musketier, wird von DPD in der Seestadt Aspern eingesetzt

Essenszustelldienst Rita bringt's setzte von Anfang an aufs Lastenrad: „Uns war klar, dass das Fahrrad zu unseren Grundprinzipien vegetarischer und biologischer Nahrung am besten passt. Außerdem bewähren sich unsere acht Lastenräder – vier davon mit E-Antrieb – als Transportsystem im Alltag. In der Stadt gibt es deutliche logistische Vorteile gegenüber dem Auto.“

Verglichen mit der Gesamtmenge der transportierten Güter ist der mit dem Fahrrad bewegte Anteil freilich immer noch minimal. Logistik-Experte Reichel spricht von allenfalls „homöopathischen Dosen“. Aber das Ausbaupotenzial ist, wie eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt im Auftrag des deutschen Bundesverkehrsministeriums ergeben hat, gewaltig: 23 Prozent des gesamten Wirtschaftsverkehrs könnten demnach auf das Fahrrad verlagert werden. In den Großstädten wie Wien gehen Studien sogar von über 50 Prozent aus.

### Transportradförderung in Wien

Das Potenzial von Lastenrädern ist auch der Stadt Wien bewusst geworden, die sich in ihrer Smart-City-Strategie dazu bekannt hat, den Wirtschafts-

verkehr in der City bis 2030 weitgehend CO<sub>2</sub>-frei abzuwickeln. Neben der zuletzt beschlossenen finanziellen Förderung von Transportfahrrädern veranstaltet die Stadt gemeinsam mit der European Cycle Logistics Federation die größte internationale Konferenz zum Thema Fahrrad-Logistik. Am 20. und 21. März werden mehr als 300 Fachleute die Zukunft der Branche diskutieren.

### Notwendig: Ausbau der Infrastruktur

Damit ein relevanter Teil der Warenmenge nicht mehr im Lkw unterwegs ist, bedarf es weiterer Maßnahmen. „Die Benutzung der engen und überlasteten Radwege ist für die Lastenräder jedenfalls keine Option“, erklärt Logistik-Experte Reichel: Entweder müsse man großzügig dimensionierte Radwege einrichten oder Transporträder als selbstverständlichen Teil des gewerblichen Verkehrs auf der Fahrbahn zulassen. Dafür setzt sich auch die Radlobby österreichweit ein (siehe Seite 14). Platzangebot und rechtliche Rahmenbedingungen werden letztlich darüber entscheiden, ob das gewaltige Potenzial von Lastenrädern genutzt werden kann.

### Lastenradkonferenz

Am 20. und 21. März findet im Wiener Museumsquartier die große internationale Cargo-bike-Konferenz der European Cycle Logistics Federation statt. Am Sonntag, dem 19. März, treffen einander Wiens Lastenradfahrende zum Cargobike-Corso. (Auch normale Fahrräder sind willkommen :)

[fahrradwien.at/event/cargobike-corso](http://fahrradwien.at/event/cargobike-corso)  
[federation.cyclelogistics.eu](http://federation.cyclelogistics.eu)

Fotos: Hersteller (3), Matthias Bernold

Drahtesel 1 / 2017 – II

### RIKSCHA

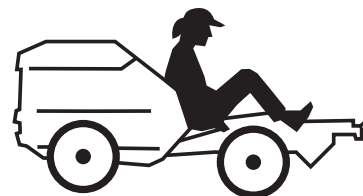
30ER JAHRE



In den 1930er-Jahren beginnt der Siegeszug der Rikscha in Asien. Aber auch das Straßenbild europäischer Städte wurde vom frühen 20. Jahrhundert bis nach dem Zweiten Weltkrieg von unzähligen Lastenrädern bestimmt. Damit endet eine erste (konjunkturelle) Transportradwelle.

### BROX-QUAD

90ER JAHRE



Aus Großbritannien kommen in den 1990er-Jahren im Rahmen der Human-Powered-Vehicles-Bewegung innovative Räder wie das Brox-Quad. Ausgestattet mit Elektro-Zusatzantrieben sind diese Vehikel auch zum Transport schwerer Güter geeignet.

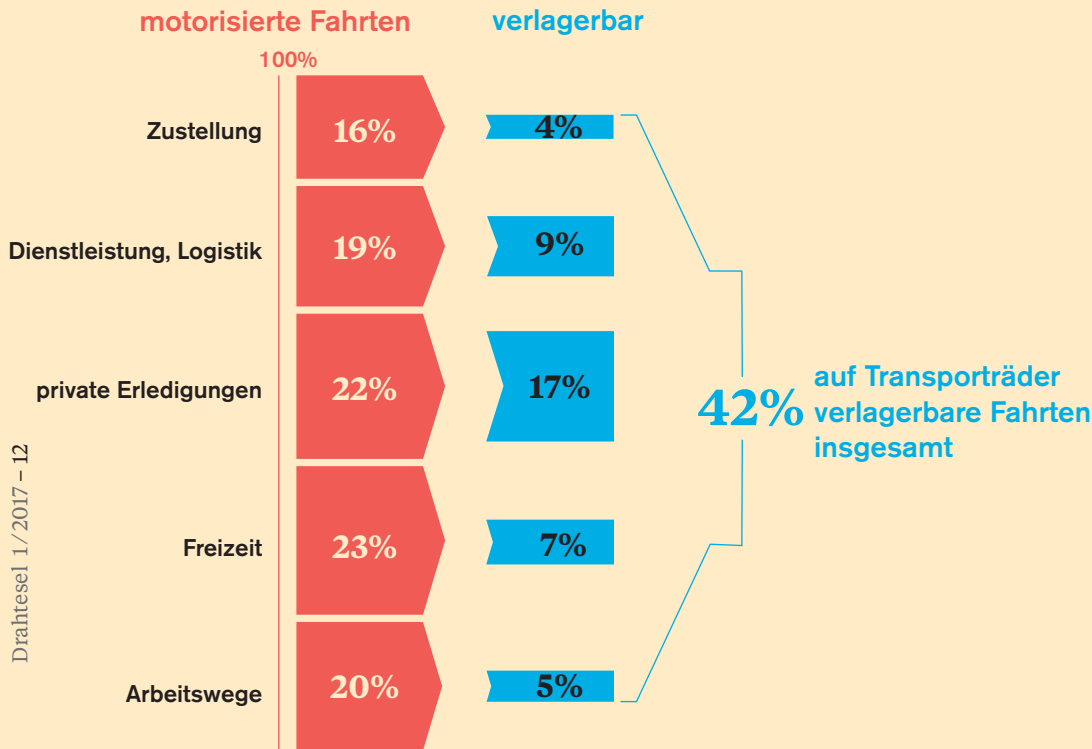
RECHERCHE: Eric Poscher INFOGRAFIK: Anna Hazod

# Transportrad vs. Automobil

Transporträder sind nicht nur schick. Sie sind eine umweltverträgliche und äußerst effiziente Form, Lasten (und Personen) zu bewegen. Hier alle Daten und Fakten auf einen Blick.

RECHERCHE: Roland Romano, INFOGRAFIK: Anna Hazod

## Potenzial zur Verlagerung urbaner motorisierter Fahrten auf Transportfahräder <sup>1</sup>

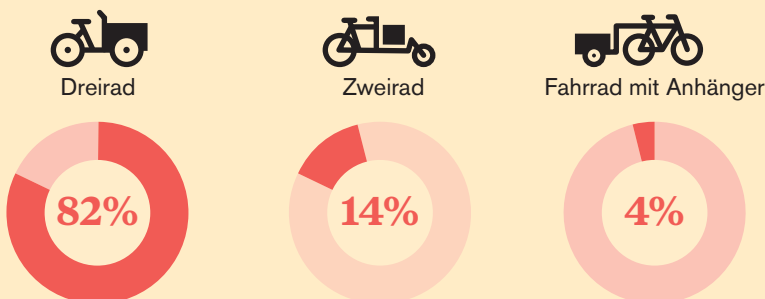


### Ladevolumen <sup>2</sup>



Drahtesel 1/2017 - 12

## Transportfahräder in Kopenhagen <sup>3</sup>

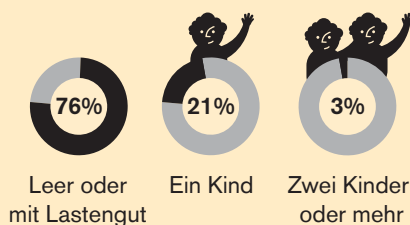


# 40.000

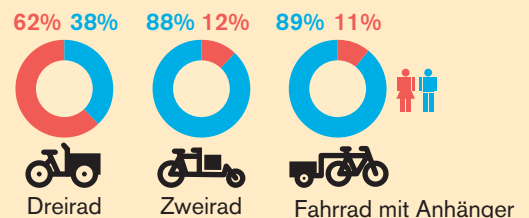
Lastenräder gibt es in Kopenhagen

6% der Fahrräder sind Lastenräder

### Anzahl der Kinder



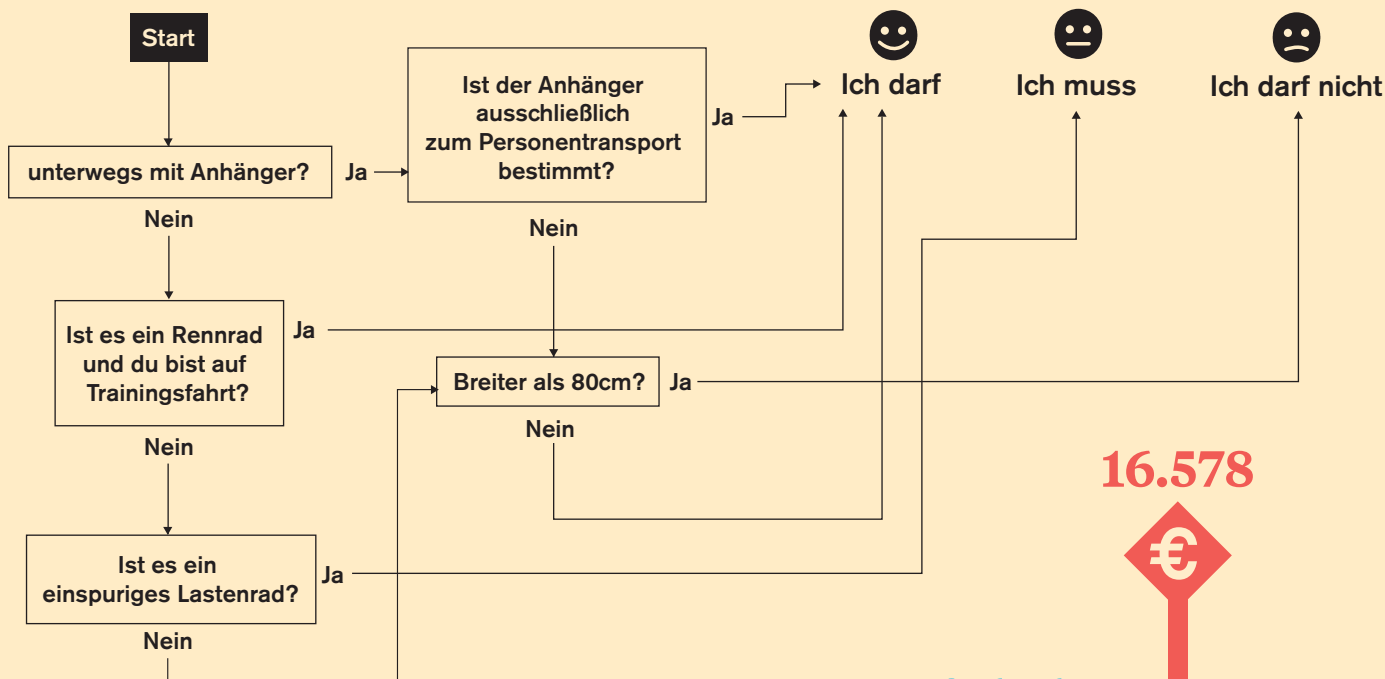
### Männer und Frauen auf Lastenrädern



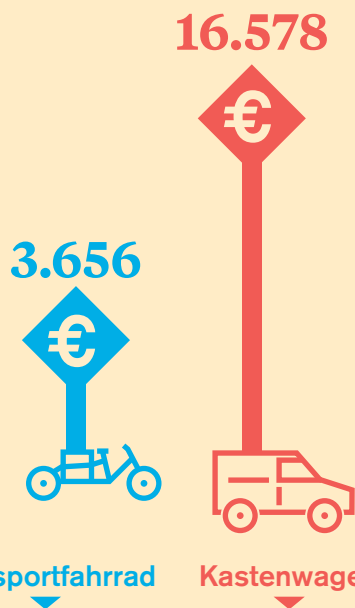


# Benutzungspflicht von Radfahranlagen<sup>4</sup>

Darf ich, muss ich oder darf ich nicht auf Radfahranlagen fahren?



## Fahrzeugkosten: Transportrad vs. Kastenwagen<sup>1</sup> (Gesamtfahrzeugkosten für 3 Jahre)

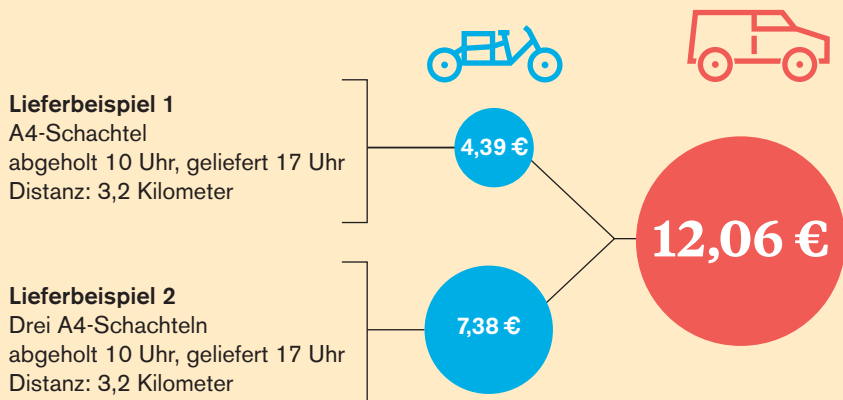


### Artenvielfalt<sup>6</sup>

638 Modelle von 198 Herstellern listet der Lastenradkatalog von Nutzrad auf. [nutzrad.de](http://nutzrad.de)

	Transportfahrrad	Kastenwagen
Anschaffung/Leasing	2.483 Euro (Lastenbox inkl.)	3.310 Euro x 3 (Leasing)
jährliche Wartung	237 Euro x 3	1.334 Euro x 3
jährliche Kraftfahrzeugsteuer	—	291 Euro x 3
jährliche Versicherung	154 Euro x 3	591 Euro x 3

## Zustellgebühr: Transportrad vs. Kastenwagen\*<sup>5</sup>



- Quellenangabe:  
 1 cyclelogistics.eu  
 2 Volkswagen AG, eigene Berechnung  
 3 copenhagenize.com  
 4 StVO §68 (1), eigene Berechnung  
 5 cyclelogistics.eu für Cambridge  
 6 nutzrad.de

# StVO erneuern? Sicher!

Die zehn wichtigsten  
Maßnahmen zur zeitgemäßen,  
radfreundlichen  
Verbesserung der  
Straßenverkehrsordnung



**Alec Hager**  
Sprecher der  
Radlobby Österreich

Dieser Artikel hat die Highlights der StVO zum Inhalt. Natürlich schränken auch andere Gesetze und Richtlinien die sichere oder sinnvolle Nutzung des Fahrrads ein, von den RVS-Richtlinien für Radverkehr, die z.B. die Mindestbreiten für Mehrweckstreifen definieren, über Fahrradverordnung und Strafenkatalog bis zum Forstgesetz, das Radfahren auf Forststraßen verhindert. Die Radlobby setzt sich auch in diesen Bereichen für Änderungen ein.

TEXT: Alec Hager

**D**ie österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO) atmet noch den Geist jener Jahre, in der sie geschaffen wurde: Das Automobil hatte in den 1960er-Jahren bereits zum Sprung vom Zukunftsversprechen zur flächendeckenden Klimagefahr angesetzt, der Autobesitz stieg rasant an, und das Prinzip der freien Fahrt und der Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs prägte die Gesetzwerdungsprozesse. Mit der Veränderung der gesellschaftlichen Sicht auf Mobilität und mit dem Klimawandel stieg im 21. Jahrhundert der Adaptionsdruck auf die StVO.

## Vision: keine Verkehrstoten

Dem wurde in einigen Novellen sachte nachgegeben – zuletzt mit einer „fahrradfreundlichen StVO-Novelle“ im Jahr 2013 unter der damaligen Verkehrsministerin Doris Bures. Die Bestandteile der Novelle brachten – mit Einführung von Fahrradstraßen, Flexibilisierung der Radwegbenutzungspflicht und der Helmpflicht für Kinder auf dem Fahrrad – widersprüchliche Ergebnisse. Den Zielen des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung – allen voran der Vision Zero, also dem Ziel der

Vermeidung aller tödlichen Verkehrsunfälle – und den Vorgaben der internationalen Klimakonferenzen war man damit noch nicht sehr nahe gekommen. Was braucht die nächste StVO-Novelle nach Ansicht der Radlobby Österreich?

## 1. Temporeduktion

Verringerte Höchstgeschwindigkeiten sorgen für mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Daher sollten innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und außerhalb von Ortsgebieten Tempo 80 gelten. Höhere Geschwindigkeit außerorts sollte nur zulässig sein, wenn ein straßenbegleitender Weg für Radfahrende vorhanden ist.

## 2. Kindermobilität

Fahrradnutzung unter Kindern nimmt stetig ab, Bewegungsmangel steigt. Im Sinne einer integrativen Verkehrspolitik, die auch Ziele der Bildungspolitik und Gesundheitsvorsorge mitträgt, brauchen Kinder die Möglichkeit, auch selbstständig unbegleitet Rad fahren zu dürfen: bis zwölf Jahre auf dem Gehsteig, danach wie bisher auf Fahrbahn oder Radweg. Außerdem braucht es die Erlaubnis zur Nutzung von Rollern und fahrradähnlichem Spielzeug auf Gehsteigen und in Begegnungszonen.

## 3. Nachrang aufheben

Die Wartepflicht beim Verlassen von Radfahranlagen durch „Sondernachrang“-Regeln sowie die gefürchtete „Ende“-Markierung auf Fahrbahnen gehören dringend durch Reißverschlussystem und Rechtsregel reformiert.

## 4. Transportradpaket

Das Lastenrad boomt und wird gefördert. Studien messen ihm hohes Potenzial bei städtischen Lieferfahrten zu. Kindertransporträder werden en vogue.



Mindestüberholabstand von 1,5 Meter ins Gesetz schreiben



Daher muss die Benützungspflicht von Radfahranlagen zielgruppengerecht flexibilisiert werden. Weiters sollten Limits für das zulässige Höchstgewicht erhöht und Ladezonen sowie Liefer-tätigkeiten für Transporträder ermög-licht werden. Auch das Mitführen von Fahrrädern auf einem Lastenrad sollte erlaubt werden.

#### 5. Dooring verhindern

Zusätzlich zum ohnehin bereits verbo-tenen unvorsichtigen Öffnen von Au-totüren sollte die Benützungspflicht für Radstreifen aufgehoben werden, da diese zum Großteil in der „Türzone“ – bis zu 1,5 Meter neben Parkstreifen – verlaufen.

#### 6. Einbahnen öffnen

Radfahren gegen die Einbahn in Be-gegnungszonen sollte ebenso grund-sätzlich erlaubt werden wie bereits in Wohnstraßen. Bestenfalls sollten nach Vorbild Belgiens alle Einbahnen gene-rell für den Radverkehr geöffnet sein und nur in Ausnahmen geschlossen werden können.

#### 7. Ampelausnahmen

Nach dem Vorbild Belgiens, Frank-reichs und der Niederlande sollte das Rechts-Abbiegen bei Rot mit Zusatztafel für Fahrräder bei ausgesuchten Ampeln erlaubt werden. Auch in Basel ha-ben aktuelle Pilotprojekte gezeigt, dass dies eine sichere Maßnahme ist.

#### 8. Gruppen

Das Nebeneinanderfahren von Radfah-renden sollte wie in Deutschland gene-rell erlaubt werden, wenn der restliche Verkehr dadurch nicht behindert wird. Radgruppen sollten als „geschlossene Züge“ behandelt werden und Kreuzun-gen als ganze Gruppe queren dürfen – wie das schon jetzt bei Zufußgehenden der Fall ist.

#### 9. Abstandsregeln

Der Überholabstand von Kfz gegenüber Radfahrenden sollte mit mindestens 1,5 Metern gesetzlich geregelt werden. Im Kreisverkehr sollte das Rechtsfah-gebot von Radfahrenden nach Schweizer Vorbild aufgehoben und durch „Mittigfahrerlaubnis“ ersetzt werden,

um Abbiegeunfälle zu vermeiden. Der Seitenabstand von Radfahrenden zu parkenden Autos sollte analog zum „Abstandsurteil 2016“ ausdrücklich er-laubt sein. Dieses Gerichtsurteil hatte einem Radfahrer dabei Recht gegeben, bis zu 1,8 m Abstand zu halten.

#### 10. Feinschliff

Manche Änderungen in der StVO aus 2013 brauchen dringend Adaptionen, um keine kontraproduktive Wirkung mehr entfalten zu können. So sollte die 10-km/h-Beschränkung vor unge-regelten Radfahrerüberfahrten durch die Formulierung „angepasste Ge-schwindigkeit“ ersetzt werden. Das Durchfahrtsverbot für Kfz in Fahrrad-straßen sollte per Zusatztafel aufgehoben werden können, um mehr Fahr-radstraßen zu ermöglichen. Überfällig ist das Annullieren des unbekanntnen Abstellverbots für Fahrräder in Fuß-gängerzonen.

Anzeigen



GEPRÜFTER FAHRRADMECHANIKERMEISTER  
**WOLFGANG BRUNNER**  
 GLÜCKLICHE FAHRRADFÄHRER

Wir arbeiten zur Freude unserer Kunden seit 40 Jahren sorgfältig und nachhaltig

**Fachgerechte Wartung Ihres Fahrrades**

1160 Wien, DEGENGASSE 37 ☎ 485 57 32  
 Öffnungszeiten: Mo / Mi / Fr, 9-13h und 15-18h

**Machen Sie sich jetzt selbstständig!**  
**FAHRRADGESCHÄFT-ÜBERNAHME**  
**ODER KAUF DES INVENTARS**

Standort: 1190 Wien

Fläche: 104 m<sup>2</sup>

Miete: EUR 1090,-

Kundenkontakte: ca. 900

Weitere Infos: 0664/236 46 78

**Rufen Sie mich an! Es lohnt sich!**



# Der Geist der Monarchie

Österreichs Grundbesitzende verhindern die Freigabe von Forststraßen für Mountainbiker. Das gemeine Volk soll ausgesperrt bleiben



Frage an die DRAHTESEL-Community: Was ist Ihre Meinung in Sachen Freigabe von Forststraßen? Welche Erfahrungen haben Sie als Mountainbiker oder mit Mountainbikern gemacht? Schreiben Sie uns!

[drahtesel@argus.or.at](mailto:drahtesel@argus.or.at)

Forderung der Radlobby Österreich zum Radfahren im Wald: Forststraßen für Mountainbiker und Freizeitradfahrende freigeben, Wanderwege im Konsens regeln:

[www.radlobby.at/mountainbike](http://www.radlobby.at/mountainbike)

KOMMENTAR: Andrzej Felczak

Österreichische Mountainbiker schauen neidisch auf die Bedingungen in unseren Nachbarländern. Ob in der Schweiz, in Deutschland, Italien, Tschechien oder der Slowakei: überall ist das Fahren auf Forststraßen und – in vielen Fällen – auch auf Wegen und Pfaden erlaubt. Demgegenüber ist das heimische Forstgesetz verstaubt. An vielen Stellen findet sich darin die Geisteshaltung der k. u. k.-Monarchie wieder, wonach die Oberklasse tunlichst unter sich bleiben und das gemeine Volk aussperren wollte. Auch das Wandern im Wald war lange grundsätzlich verboten – erst 1975 wurde dies durch die Wegfreiheit generell erlaubt.

## Forstgesetz liberalisieren

Seit Jahren laufen daher Bestrebungen, das Forstgesetz zu liberalisieren. Im Jahr 2015 wurde eine Initiative gegründet, um Radfahren auf allen Forststraßen zuzulassen. Nicht nur die Mountainbiker-Interessensgruppe Upmove und die Radlobby Österreich unterstützen dieses Anliegen: mit Alpenverein und Naturfreunden sind auch die Organisationen der Wandernden mit an Bord.

Der Wunsch nach einer zeitgemäßen Lösung wird von Grundbesitzenden und Pächtern nach wie vor abgelehnt. Stattdessen wird die „vertragliche Lösung“ für einzelne Strecken als vollwertige Alternative verkauft.

Wie die Praxis zeigt, sind derlei „vertragliche Lösungen“ zwar Verträge, aber keine Lösungen. Bei der Umsetzung tauchen nämlich viele Hürden und Probleme auf. So ist etwa für einen Vertrag eine juristische Person als Partei erforderlich – z.B. ein Tourismusverband oder ein Sportverein. Nicht allerorts gibt es aber eine Interessensvertretung, die als Vertragspartei in Frage käme.

## Vertragliche Lösungen kein Heilmittel

Wenn die Grundbesitzenden Kärnten und Tirol als positive Beispiele anführen, muss man wissen, dass es in beiden Ländern nur deshalb zu Verträgen kam, weil einzelne Persönlichkeiten unter größtem persönlichen Einsatz Konzepte erstellt und Verhandlungen geführt haben. In Kärnten: der Ex-Radrennfahrer und jetzige Landesradbeauftragte Paco Wrolich und Mario Deutschmann von der Landwirtschaftskammer. In Tirol: engagierte Beamte vom Landesforstdienst.

Nach langen Verhandlungen besteht immer ein Risiko, dass die Realisierung einer Route an der Zustimmung eines einzigen Grundbesitzenden scheitert. Zudem fallen für die Strecken regelmäßig Pachtgebühren zwischen 0,10 und 0,40 Euro je Meter und Jahr an: ein Betrag, für den sich Zahlende finden müssen.

Für die Einrichtung von Strecken ist es förderlich, wenn Gemeinden,



„Trutzpartie“ auf den Muckenkogel: Ein Protestmarsch für die Freigabe von Forststraßen, den die Initiative Upmove organisierte

Länder oder Bundesforste Grund besitzen, was z.B. in Tirol sehr häufig der Fall ist. In Tirol wird auch das Fahren auf nicht freigegebenen Strecken sehr entspannt gesehen. Anders ist es in Niederösterreich, wo viele Großgrundbesitzende einer Streckenöffnung nicht zustimmen und das Fahren auf nicht freigegebenen Strecken mit Klagen (bis zu einem Streitwert von 15.000 Euro) bedrohen. Trotz allen Bestrebungen erfolgt der Ausbau des heimischen MTB-

Streckennetzes schleppend. Von offiziellen Stellen wird die Gesamtlänge mit 27.000 Kilometer beziffert. Laut Recherchen beträgt der Anteil von geöffneten Straßen jedoch lediglich 10.800 Kilometer. Zum Vergleich: in Österreich gibt es 125.000 Kilometer Forststraßen. Das MTB-Streckennetz ist ein Fleckerlteppich. Das Angebot ist in manchen touristischen Gebieten sehr gut, rund um die meisten Ballungsräume allerdings unbefriedigend.

Fazit: die „vertragliche Lösung“ funktioniert punktuell dort, wo öffentliche Körperschaften Grund besitzen bzw. die Grundbesitzenden kooperativ sind, wo es ein touristisches Interesse gibt und wo die öffentliche Hand durch Förderungen und Personal unterstützt.

Als Gesamtkonzept ist sie jedoch unbrauchbar. Die einzige Lösung ist eine zeitgemäße Anpassung des Gesetzes an die Erfordernisse des 21. Jahrhunderts.

Anzeige

## ➤ Bring your bikes



### Thule EasyFold XT

Der komplett zusammenklappbare, kompakte und benutzerfreundliche Anhängerkupplungs-Fahrradträger für Fahrräder jeder Art. Dieser in Ausführungen für 2 oder 3 Fahrräder erhältliche stabile Träger mit hoher Ladekapazität eignet sich für den Transport aller Arten von Fahrrädern, unabhängig von ihrer Größe oder Bauart.

Bring your life  
thule.com





## RZA 2017

# Mit Radkilometern nach Amsterdam



Im siebten Jahr ihres Bestehens erhält die Radlobby-Kampagne „Österreich radelt zur Arbeit“ (RZA) eine neue Website und wird in die Routing-App „Bikecitizens“ integriert. Bei der von Umweltministerium und den beteiligten Landesregierungen unterstützten Kampagne geht es um den spielerischen Wettbewerb beim Sammeln von Radkilometern. 2016 hatten über 4.000 Teams vier Millionen Kilometer gesammelt und dadurch 500 Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß vermieden. Hauptpreis heuer: eine Teamreise nach Amsterdam. Zusätzlich hat RZA heuer erstmals die „Bosch eBike Challenge“ ausgerufen: Vier RZA-Teams können im Mai eBikes testen und einen Teamurlaub gewinnen. RZA-Teams mit Arbeitsort Wien, Oberösterreich, Niederösterreich oder der Steiermark bewerben sich bis 10. April 2017 per E-Mail bei [zentrale@radeltzurarbeit.at](mailto:zentrale@radeltzurarbeit.at). [radeltzurarbeit.at](http://radeltzurarbeit.at)

## ÖSTERREICH

# Große Radlobby-Umfrage: Kinder aufs Rad

BERICHT: Alec Hager

Die Radlobby hat österreichweit zu einer ausführlichen Umfrage zu Radinfrastrukturthemen, Kindermobilität und Meinungen zu Radpolitik und den Leistungen der Radlobby eingeladen. Über 700 Antworten sind eingelangt, die aufsehenerregende Ergebnisse lieferten: So sind 80 Prozent der Befragten der Meinung, dass es Kindern bis ins Alter von 12 Jahren erlaubt sein sollte, unbegleitet am Gehsteig zu radeln. Damit hat eine überwältigende Mehrheit den StVO-Vorstoß der Radlobby unterstützt,

die nach dem Vorbild der Schweiz und Deutschlands selbstständige Kindermobilität in diesem Alter einfördert.

### Radwege am beliebtesten

Zwei Drittel befürworten die Senkung des Antrittsalters zur freiwilligen Radprüfung auf acht Jahre. Dieses Anliegen wird unterstrichen durch die Aussage von 28 Prozent der befragten Eltern, dass ihre Kinder auch schon im Alter unter zehn Jahren alleine Rad fahren dürfen. Auf die Frage, wo sich El-

tern mit ihren Kindern beim Radfahren sicher fühlen, bekommt Radfahren auf der Autofahrbahn eine klare Absage (Schulnote 4,5) jedoch auf Fahrradstraßen (Schulnote 1,6) sowie Radwegen (Schulnote 1,4) die besten Bewertungen.

### Straßen für alle

Diese Antworten bekräftigen den Einsatz der Radlobby für sichere Radinfrastruktur und verkehrsberuhigte Zonen im Sinne des Schlagworts „Straßen für alle“. Sie erteilen hingegen

platzsparenden Fahrbahnmarkierungen eine klare Absage: nur Schulnote 3,7 für Mehrzweckstreifen und Radstreifen.

Wenig verwunderlich ist daher, dass die Wichtigkeit einer starken Interessensvertretung für Radfahrende mit 94 Prozent der meistgenannte Grund für eine Mitgliedschaft bei einem Radlobby-Verein ist.

Die detaillierte Auswertung der Umfrage findet sich online:

[radlobby.at/umfrage2017](http://radlobby.at/umfrage2017)



# 200 Jahre Fahrrad: Events im Jubiläumsjahr 2017

Die Erfindung der Draisine im Jahr 1817 wird mit Ausstellungen und Paraden anständig gefeiert



Laufmaschine nach Karl von Drais, um 1820 (Nachbau)

BERICHT: Alec Hager

Im Juni 1817 steuerte Karl Freiherr von Drais erstmals seine lenkbare hölzerne Laufmaschine über den Schlosshof von Mannheim. 200 Jahre später ist die Erfindung des Fahrrads ein Anlass zum Feiern: Denn das Fahrrad hat sich seither nicht nur zum smartesten und gesündesten Nahverkehrsmittel entwickelt, es ist Teil der Lösung für viele global existierende Probleme wie Umweltverschmutzung, Klimawandel, Lärm und Platznot in Städten.

## Events im Jubiläumsjahr

Das Technoseum in der Ursprungstadt zelebriert die Urheberschaft Mannheims mit einer Sonderausstellung und Veranstaltungen durchs ganze Jahr. Auch die Radlobby Österreich plant heuer zahlreiche Events unter dem Motto „Wir feiern 200 Jahre Fahrrad!“. Start dafür war gleich der 1. Jänner 2017 beim traditionellen Neujahrswandern.

Das ARGUS Bike Festival am Wiener Rathausplatz wird einen Foto-Corner mit Drais'scher Laufmaschine und historischen Rädern bieten und die 7. Wiener Radparade am 2. April mit Karl Drais an der Spitze in Fahrt setzen. In

Graz plant die Radlobby einen Drais-Tag mit Laufmaschinen-Fahren für Jung und Alt.

## Erfindungsmythen

Die Erfindungsmythen rund um die Laufmaschinen-Erfindungen Anfang des 19. Jahrhunderts reichen von der Begründung im Vulkanausbruch des Tambora in der Nähe von Bali bis zur Debatte, welche der europäischen Nationen denn das erste Fahrrad für sich verbuchen könne.

Jedenfalls zog die Vulkaneruption 1815 eine so gewaltige Aschewolke nach sich, dass sich auf der nördlichen Erdhalbkugel die Sonne verdunkelte und die Ernten ausfallen ließ, wodurch zahlreiche Nutz- und Transporttiere verendeten und die Laufmaschine als ein alternatives Transportmittel gedacht hätte sein können. Die Bezeichnung „Dandyhorse“ wiederum weist auf ein Spielzeug für Adel und Bürgertum hin, das erst um 1900 seinen Siegeszug als Volksverkehrsmittel antrat.

Eine Übersicht der Events im Jubiläumsjahr findet sich hier:

[radlobby.at/200jahre](http://radlobby.at/200jahre)

## Radtouren zu architektonischen Schauplätzen

Auch heuer organisiert der gemeinnützige Verein „Archivelo“ Radtouren zu architektonisch interessanten Bauwerken in Wien und Umgebung. Geplant sind Exkursionen zu ausgewählten Passivhäusern, zum neuen ÖAMTC-Gebäude an der Südosttangente oder zum Landeskrankenhaus in Baden. Veranstaltet werden die Touren von der Architektur-Liebhaberin Gabriele Brugner und der leidenschaftlichen Radlerin Margit Palman, die zu den Touren baubeteiligte Expertinnen und Experten einladen.

[www.archivelo.at](http://www.archivelo.at)

## Minus an Grazer Zählstellen

Nicht erfreulich sind die Daten der Zählstellen in Graz 2016: Übers Jahr verzeichneten sie werktags ein Minus von 6 bis 15 Prozent. Alarmierend, weil Graz schon 2013 auf einen Radverkehrsanteil von 14,5 Prozent (nach 16,1 Prozent 2008) zurückgefallen war. Jedenfalls ist die neue Stadtregierung gefordert – nicht zuletzt, weil sich die Stadt in ihrer Mobilitätsstrategie das Ziel gesetzt hat, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 auf 20 Prozent zu erhöhen.

Wolfgang Wehapp

## Radzählstellen in Innsbruck für 2016

In Innsbruck wurde im Jahr 2016 erstmals das Radfahrenden-Aufkommen mit Hilfe von Zählstellen erfasst. Wie die Messergebnisse zeigen, waren im Tagesschnitt zwischen 574 (am Gießen) und 2.539 Radfahrende (an der Karwendelbrücke) unterwegs. Die Karwendelbrücke ist erst kürzlich für den Radverkehr adaptiert worden. Der monatliche Durchschnitt im Dezember liegt bei 70 Prozent des Jahresmittels, was zeigt, dass auch im Winter viel Rad gefahren wird.

Ingrid Egermann

# Radfahren stärken?

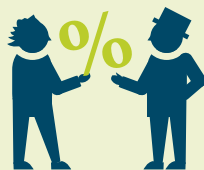
## Werden Sie Mitglied der Radlobby und nutzen Sie die Vorteile

Die Radlobby-Vereine vertreten über 6.000 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](http://radlobby.at/radhandel)



### Interessensvertretung

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

Drahtesel 1/2017 - 20

### DRAHTESEL-Abo

Viermal jährlich kommt der DRAHTESEL, das österreichische Fahrradmagazin, zu Ihnen ins Haus!



### Einzel-Mitgliedschaft

Alle Mitgliedervorteile um **EUR 40,-** pro Jahr



### Studierende

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



### Haushalts-Mitgliedschaft

Für Familien, WGs und Lebensgemeinschaften: Pro Jahr **EUR 40,-** für das Erstmitglied, alle weiteren Haushaltsmitglieder je **EUR 26,-** unter 18 Jahren gratis.

## Mitglied werden zahlt sich aus!

Sie können in jedem Bundesland bei einem Radlobby-Verein Mitglied werden! Und zwar bei Radlobby ARGUS (Bgld, Ktn, Tirol, Vbg, Wien) sowie bei Radlobby Niederösterreich, Radlobby Oberösterreich, Radlobby ARGUS Steiermark, Radlobby Salzburg und Radlobby IGF. Die Mitgliedschaftstarife sind großteils vereinheitlicht. Bis zu EUR 2,- Ermäßigung bei Einziehungsaufträgen – gilt für alle Mitgliedsarten

Mitgliedsvorteile und -beiträge können je Bundesland geringfügig variieren. Mitgliedsanmeldung und ausführliche Infos zur Mitgliedschaft:

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

### Nur für Mitglieder

Die optionale kostengünstige Fahrrad-Diebstahl-Versicherung [radlobby.at/dsv](http://radlobby.at/dsv)

\*Solange der Vorrat reicht [radlobby.at/mtg](http://radlobby.at/mtg)



**Goldene Speiche:  
Public Voting bis März**  
Seite 21

**Plus / Minus: Fahrrad-  
Infrastruktur im Test**  
Seite 22

**Rechtskolumne:  
Lastenrad in der StVO**  
Seite 26

## Wahl zur Goldenen Speiche



Noch bis zum 20. März läuft das Public Voting zur Wahl der Goldenen Speiche 2016, dem Infrastrukturpreis der Radlobby Wien. Ob Radweg, Verkehrsberuhigung, Bodenmarkierung, Ampelverbesserung oder Fahrrad-Abstellanlage: jede Infrastrukturmaßnahme, die die Situation der Radfahrenden in Wien verbessert, kann in die Web-Karte eingetragen und damit nominiert werden. Die Goldene Speiche wird an die verantwortlichen Bezirksvorstellungen, Planenden sowie Auftraggeberinnen und Auftraggeber verliehen. Eine Fachjury wählt aus den fünf stimmenstärksten Einsendungen den Gewinner. Zuletzt hatte sich die radfreundliche Goldschlagstraße den Preis geholt.

[goldenespeiche.radlobby.wien](http://goldenespeiche.radlobby.wien)

Foto: Margit Palman

Drahtesel 1 / 2017 – 21



Was heißt eigentlich?

### Fahrradstraße

In Fahrradstraßen – neben Radwegen die beliebteste Form der Radinfrastruktur – fahren Radelnde und Kfz im Mischverkehr. Kfz-Lenkende dürfen Tempo 30 nicht überschreiten und Radfahrende weder gefährden noch behindern. Das Nebeneinanderfahren

mit dem Fahrrad ist erlaubt. Österreichische Richtlinien empfehlen zusätzlich zur vorgeschriebenen Kennzeichnung durch Verkehrsschilder große Radpiktogramme als Bodenmarkierung und eine Bevorrangung von Fahrradstraßen. Radstraßen sind dann

sicher und attraktiv, wenn der Radverkehr überwiegt und der motorisierte Verkehr auf ein notwendiges Minimum beschränkt ist. Mehr als 30 dieser Verkehrswege gibt es in Österreich – und sie werden gut angenommen.

*Roland Romano*

Anzeige

Information der Radlobby



**Bestpreise bis  
MINUS 50%**

**oemobil** 

**SUPERSALE  
E-BIKE ABVERKAUF**

**NEUE & GEBRAUCHTE  
MARKEN-E-BIKES  
MIT GARANTIE!**


Verkauf und Testfahren auf dem ARGUS BIKEFESTIVAL direkt beim Fahrradflohmart

[www.oemobil.at](http://www.oemobil.at)

### 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](http://radlobby.at/dsv)





# Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest

QUALITÄTSKONTROLLE: Andrzej Felczak (Leitung), Christian Höller



Villach

## Jetzt dauerhaft: Fußgängerzone für Radfahrende geöffnet

Nach dem erfolgreichen Abschluss der dreimonatigen Pilotphase ist die Villacher Fußgängerzone seit März 2017 für den Radverkehr dauerhaft geöffnet. Diese Maßnahme war nicht nur ein langjähriger Wunsch der Radlobby Kärnten, sondern auch von Tourismus-Stadträtin Katharina Spanring, die damit Radreisende am Drauradweg zum Besuch in der Stadt animieren will.

In den Fußgängerzonen Widmann-gasse, im östlichen Teil der Leitegasse, auf dem Kaiser-Josef-Platz, in der Bambergergasse und in der Lederergasse wurde Radfahren erlaubt. Der Hauptplatz wurde zum Radfahren nicht freigegeben. Aufgrund der starken Zufußgehendenfrequenz, der Neigung und der vielen Veranstaltungen dort hatte es zu viele Bedenken gegeben. Der Öffnung der Fußgängerzone war eine intensive Diskussion vorausgegangen.



St. Pölten

## Bahnhof nach Wagram: Neue Radverbindung mit Schönheitsfehlern

Im Zuge des Baus der neuen Kerntangente / Traisenbrücke in St. Pölten wurde auch eine Radverkehrsanlage errichtet, die den Hauptbahnhof mit dem Stadtteil Wagram verbindet. Die Vorstellungen der Radlobby St. Pölten wurden in den Planungen berücksichtigt: Der ebenfalls neue, drei Meter breite Geh- und Radweg auf der Brücke bietet jetzt eine gute Qualität.

Entlang der Nordseite der Westbahnallee wurde zwar der Geh- und Radweg zwischen Eybnerstraße und Rennbahnstraße verbreitert. Allerdings nur auf 2,5 Meter, was als Hauptverbindung für den Rad- und Fußverkehr zu schmal ist. Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) empfehlen als Mindestbreite drei Meter.

Die Stadtverwaltung begründete das Abweichen von den RVS mit den Kosten. Unsere Meinung: Angesichts der Projektkosten von 5 Mill. Euro für die Kerntangente sollte der Umbau eines 160 Meter langen Straßenstücks kein Hindernis sein.



Melk, Abt-Karl-Straße

## Donauradweg-Stadt hebt Benutzungspflicht für Geh- und Radweg auf

In Melk wurde auf dem Geh- und Radweg, der einen Teil der zentralen, stark befahrenen Abt-Karl-Straße durch die Innenstadt begleitet, die Benutzungspflicht aufgehoben. Dazu wurden die entsprechenden eckigen „Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht“-Schilder angebracht.

Wer rasch mit dem Fahrrad unterwegs ist, kann nun auch die Vorrangstraße benutzen. Damit entfällt das mühsame Stop-and-go auf dem Geh- und Radweg, der durch vier einmündende Seitenstraßen und die Zufahrten zum Einkaufszentrum Löwenpark unterbrochen war. So wurde auf dem zuvor teilweise unzureichend ausgeschilderten Geh- und Radweg Rechtssicherheit geschaffen. Melk setzt als Donauradweg-Stadt auf diese Weise ein Zeichen der Gleichwertigkeit von Rad- und Autoverkehr.





**Wien 1., Wipplingerstraße**  
**Direkt und flott:**  
**Die neue Querung**  
**durch die Innenstadt**

In der Peregrinstraße/Wipplingerstraße zwischen Kolingasse und Hohem Markt wurde Radfahren gegen die Einbahn eingerichtet. Damit ist eine direkte und durchgängige City-Querung bis zu Wien-Mitte entstanden. Die durchgängige Radstreifen-Breite beträgt komfortable 1,7 Meter neben dem Parkstreifen und 1,5 Meter neben dem Randstein, was der Regelbreite laut Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) entspricht. Ausnahme ist lediglich die Brücke über den Tiefen Graben.

Auch das Fahren in Einbahnrichtung ist angenehmer geworden, weil Kfz-Überholmanöver durch die größere Fahrbahnbreite jetzt mit angemessenem Sicherheitsabstand möglich sind. Die Länge der City-Querung (Ring-Ring) beträgt 1.500 Meter und beinhaltet nur zwei Ampeln, was ein zügiges Befahren in sechs bis acht Minuten ermöglicht. Als problematisch wurde uns die Kreuzung Färbergasse gemeldet, weil Kfz mit Radverkehr gegen die Einbahn nicht rechnen und, ohne zu schauen, abbiegen.



**Wien 4., Argentinierstraße**  
**Wenn keiner falsch**  
**parkt: Brauchbare**  
**Umfahrung der Baustelle**

Die Argentinierstraße ist mit 574.000 gezählten Radfahrenden pro Jahr Wiens am fünfmeisten befahrener Radweg. Gleichzeitig entspricht die Radwegbreite von zwei Metern dem Mindestmaß laut den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Die Kombination mit der Dauerbaustelle auf Höhe Taubstummengasse stellt jedoch die Radfahrenden seit längerer Zeit auf eine harte Probe.

Das Baugerüst engt den Radweg ein, und ladende Lkw blockieren den Radweg mitunter gänzlich. Nach langer Zeit wurde zumindest eine brauchbare Baustellenumfahrung errichtet, indem die Parkspuren auf beiden Seiten aufgelöst wurden und die Umfahrung durch Warntafeln begrenzt wurde. Das funktioniert grundsätzlich gut, so lange die Umfahrung nicht durch falsch parkende Kfz verstellt wird.



**Wien 12., Wientalradweg**  
**So muss Radweg:**  
**Schönbrunner Straße**  
**erheblich verbessert**

Die bisherige Streckenführung des Wientalradweges im Bereich der Längenfeldgasse war – mit rechtwinkligen Kurven, Umwegen und einem Verlauf unmittelbar neben der U-Bahn-Station – äußerst mühsam und gefährlich. Jetzt wurde eine Parkspur aufgelöst und auf der Nordseite der Schönbrunner Straße von der Kreuzung Gierstergasse bis zur Kobingergasse eine gerade, schnelle und komfortable Radverbindung errichtet.

Sie besteht aus einem drei Meter breiten Radweg bzw. einem 4,5 Meter breiten Geh- und Radweg. Letzterer ist freilich ein Wermutstropfen: die Kombination ist für Zufußgehende und Radfahrende problematisch und entspricht nicht internationalen Langstrecken-Standards. Richtung stadteinwärts verläuft die Radroute durch die Kobingergasse gegen die Einbahn. Eine gute Weiterführung durch die Dunklergasse ist noch geplant. Stadtauswärts ist der drei Meter breite Geh- und Radweg nicht langstreckenkonform und gehört verbreitert.

# ARGUS Fördernde Mitglieder

## Fahrradhändler

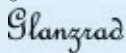
**2Rad-Peter Vesecky**  
2Rad-Fachbetrieb seit 1919  
Böcklinstraße 64  
1020 Wien  
Tel.: 01/728 93 11  
2rad-pv@gmx.at  
2rad-pv.at



**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 bicycles  
Leopoldsgasse 21  
1020 Wien  
Tel.: 0676/411 42 29  
office@glanzrad.com  
glanzrad.com



**das taschenfahrrad**  
Stadt-, Tourenräder &  
Fahrradtaschen  
Verkauf/Werkstatt  
Leopoldsgasse 28  
1020 Wien  
Tel.: 0699/104 31 886  
hans.poellhuber@chello.at  
dastaschenfahrrad.com  
das\_taschenfahrrad

**Wien Rad**  
Verkauf und Werkstatt  
im Nordbahnhof  
Krakauer Straße 25  
1020 Wien  
Tel.: 01/212 48 36  
office@wienrad.at  
wienrad.at



**Starbike**  
Dein Radspezialist  
am Praterstern  
Lassallestraße 5  
1020 Wien  
Tel.: 01/219 80 65  
office@starbike.at  
starbike.at



**SPORTHaus RIH**  
Fahrradverkauf und -reparatur  
Praterstraße 48  
1020 Wien  
Tel.: 01/214 51 80



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



**Sportalle**  
Keep cycling with  
positive energy!  
Erdberger Lände 16b  
1030 Wien  
Tel.: 0664/262 26 76  
shop@sportalle.com  
sportalle.at



**Stadträdler**  
Dein Hollandrad-Spezialist  
Karlsgasse 16  
1040 Wien  
Tel.: 0664/340 15 68  
stadträdler.at



**Kosty Kosteletzky**  
Fahrräder, Rennräder etc.  
Weyringergasse 37  
1040 Wien  
Tel.: 01/505 06 86  
www.kosty-radsport.at



**MITICO Bikes Vienna**  
Zweiradladen, Werkstatt, Caffè  
Margaretenstraße 107  
1050 Wien  
Tel.: 01/907 20 87  
office@miticobikes.com  
miticobikes.com



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



**Csepelbike**  
Fachhandel und Reparatur  
Ungarns beliebtester Radmarke  
Otto-Bauer-Gasse 16  
1060 Wien  
Tel.: 0660/610 33 37  
info@csepelbike.at  
csepelbike.at  
osepel



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



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



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



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



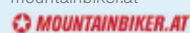
**IG-Fahrrad Shop**  
Neu- und Gebrauchtradverkauf  
Werkstätte u. Verleih  
Westbahnstraße 28  
1070 Wien  
Tel.: 01/523 51 13  
ig-fahrrad.at



**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  
www.dieradstation.cc



**Manfred Dittler**  
Waffenradspezialist  
Schlöglgasse 19  
1120 Wien  
Tel.: 01/802 52 22  
waffenrad.at

**Radlheim-Fünfhaus**  
Fahrrad.Werkstatt.Kollektiv  
Dingelstedtgasse 2/1  
1150 Wien  
Tel.: 01/929 15 82  
radlheim.org



**FixDich - Track Bike Boutique**  
Custom Fixed Gear  
and Urban Bikes  
Reindorfstraße 44  
@ BLOCK44  
1150 Wien

Tel.: 0681/201 35 883  
info@fixdich.at  
fixdich.at



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



**Wolfgang Brunner**  
Fahrradmechanikermeister  
Degengasse 37  
1160 Wien  
Tel.: 01/485 57 32

**das faltrad**  
Ottakringer Straße 71  
1160 Wien  
Tel.: 0681/104 07 744  
dasfaltrad.at



**bike20**  
Werkstatt-Verleih-Touren  
Friedrich-Engels-Platz 6  
Eingang Kapaunplatz  
1200 Wien  
Tel.: 0650/88 15 391  
office@bike20.at  
www.bike20.at



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

**RAD & TAT**  
Verkauf, Reparatur, Service  
Fultonstraße 5-11/7/ R1  
1210 Wien  
Tel.: 0699/10 69 28 61  
technik@radundtat.co.at  
radundtat.co.at



**2rad-shop GERHARDT GmbH**  
Langobardenstr. 19  
Bellegardegasse 15  
1220 Wien  
Tel.: 01/282 51 44  
office@2rad-shop.at  
www.2rad-shop.at



**2radtreff.at**  
2radtreff huber e.U.  
Breitenfurter Straße 270  
1230 Wien  
Tel.: 01/869 63 75  
2radtreff.at



**Wienerwaldbiker.at**  
Friedrich Michael  
Wehrgasse 4  
2340 Mödling  
Tel.: 02236/27307  
wienervaldbiker.at



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



**Rad & Sport Kiesl GmbH**  
Beratung, Verkauf, Service  
Freistädter Straße 297  
4040 Linz  
Tel.: 0732/750 450  
radsport.kiesl@aon.at  
radsport-kiesl.at



**Werner Kunster**  
Fahrradmechanikermeister  
Mondscheingasse 4  
8010 Graz  
Tel.: 0676/33 77 814

## Reiseausrüstung

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





## Fahrradständer

### CONNEXURBAN

Fahrradparker /  
Überdachungen  
Tel.: 07613/8895

connexurban.at



### ORION Bausysteme GmbH

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



## Radverleih

### Pedal Power Vienna

rent a bike / city bike tours  
Ausstellungsstraße 3  
1020 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  
www.dieradstation.cc



## Fahrrad Aschauer

Verleih, Verkauf, Reparatur  
Floridsdorfer Brücke/  
Donauinsel (Parkplatz)  
1210 Wien  
Tel.: 01/278 86 98  
radverleihdonauinsel.at



## Fahrradboten

### Hermes Fahrradbotendienst

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



### Heavy Pedals

LastenradbotInnenendienst  
Am Hundsturm 1  
1050 Wien  
Tel.: 01/353 0 353 DW 11  
transport@heavypedals.at  
heavypedals.at

**Heavy Pedals**

## Diverses

### Die Radstation

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



### rahmennummer.at

Identifiziere Dein Fahrrad  
Gratis Fahrradregistrierung  
rahmennummer.at

**rahmennummer.at**

### Innsbrucker Verkehrsbetriebe

Gratis Fahrradtransport  
Bus & Tram  
Pastorstraße 5  
6010 Innsbruck  
Tel.: 0512/53 07-0  
ivb.at



## Ihre Adresse fehlt?

Werden Sie ARGUS-Fördermitglied:  
service@argus.or.at

## Impressum

### DRAHTESEL – Das österreichische Fahrradmagazin

34. Jahrgang / Heft 1

Erscheinungsdatum  
16. März 2017

Medieninhaberin  
(Verlegerin) und  
Herausgeberin  
**ARGUS** – Arbeits-  
gemeinschaft  
Umweltfreundlicher  
Stadtverkehr

DVR-Nr.: 0445495  
ZVR-Zahl: 265962142

Sitz  
Frankenberggasse 11  
1040 Wien

Vorsitz  
Andrzej Felczak  
felczak@argus.or.at

Stv. Vorsitz  
Heidi Schmitt

Chefredakteur  
Matthias G. Bernold  
chefredakteur@drahtesel.  
or.at

Unter Mitarbeit von  
Walter Albrecht  
Lukas Beurle  
Walter Bradler  
Eliza Brunmayr  
Michael Bürger  
Marcin Dopieralski  
Andrzej Felczak  
Martin Friedl  
Hannes Friedrich  
Evelyn Eder  
Willi Grabmayr  
Martina Gura  
Alec Hager  
Eva Häfele  
Mirko Javurek  
Jan Killian  
Omo Lisboa  
Ulrich Leth  
Valerie Madeja  
Margit Palman  
Matthias Pintner  
Peter-Alexander Pörtl  
Clara Porak  
Peter Provaznik  
Roland Romano  
Heidi Schmitt  
Mario Sedlak  
Daniela Schulhofer  
Reinhold Seidl  
Andrea Siegl  
Christian Steiner  
Beatrice Stude  
Wolfgang Wehap

Kolumnen  
Roland Girtler  
Ines Ingerle  
Barbara Ottawa  
Johannes Pepelnik  
Reinhold Seidl  
Michael Strasser

Cover  
Miguel Ángel Camprubí  
López  
miguelangelcamprubi.com

Art Direktion  
Anna Hazod  
annahazod.com

Bildbearbeitung  
Marlies Plank

Anzeigen  
Hannes Friedrich  
h.friedrich@argus.or.at  
Reinhold Seidl (Tourismus)  
reinhold.seidl@commdes.at

Illustrationen  
Lysanne Bellemare  
(Autorenportraits)  
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 oben  
Mo-Fr 10-13 Uhr

Bankverbindung  
IBAN  
AT40 6000 0000 0758 2600  
BIC OPSKATWW

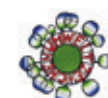
Leserbriefe sind herzlich  
willkommen, allfällige  
Kürzungen können nicht  
ausgeschlossen werden.  
Namentlich gekenn-  
zeichnete Artikel müssen  
nicht mit der Meinung der  
**DRAHTESEL**-Redaktion  
übereinstimmen.

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



**Radlobby Österreich** ist  
Mitglied des Europäischen  
Radfahrverbandes ECF

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



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

# Nicht immer sinnvoll: Regeln für Lastenräder

Aus rechtlicher Sicht gelten für Transporträder einige Besonderheiten: Ein Überblick



**Johannes Pepelnik**  
ist Rechtsanwalt in Wien  
und Vertrauensanwalt  
der Radlobby

**D**ie rechtliche Einordnung von Lastenrädern ist eine recht anspruchsvolle Angelegenheit. Zunächst einmal ist jedes Lasten- oder Transportfahrrad ein Fahrrad im Sinne der Fahrradverordnung. Deshalb gelten die dort festgeschriebenen Ausstattungsvorschriften, etwa zwei voneinander unabhängige Bremsvorrichtungen.

Handelt es sich außerdem um ein mehrspuriges Lastenrad, gelten zusätzlich die Ausrüstungsvorschriften für mehrspurige Fahrräder. Das bedeutet insbesondere: zwei Rücklichter sowie Bremsen, die auf alle Räder innerhalb einer Achse gleichzeitig wirken müssen. Ursprünglich hatte die Fahrradverordnung für den Transport von Kindern vorgeschrieben, dass jedes mitfahrende Kind einen eigenen Sitz haben muss, der fest mit dem Rahmen verbunden ist. Dazu ein höhenverstellbarer Beinschutz. Inzwischen ist grundsätzlich auch der Kindertransport in „Transportkisten“ erlaubt, wie wir sie an vielen Lastenrädern finden. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass die Kiste laut Herstellerangaben für den Kindertransport geeignet ist und über ein eigenes Gurtsystem für Kinder verfügt.

## Zulässiges Gesamtgewicht

Derzeit ist die Rechtsordnung beim zulässigen Gesamtgewicht recht restriktiv: Die Maximallast von transportierten Personen oder Gütern darf bei mehrspurigen Fahrrädern 250 Kilogramm nicht übersteigen.

In diesem Zusammenhang darf auf die aktuelle Diskussion hingewiesen werden, wonach diese Grenze auf 300 Kilogramm angehoben werden sollte. Strittig ist hier auch, ob das Gesamtge-

wicht von Fahrrad inkl. Last gemeint ist, oder nur die Last selbst. Ebenfalls in Diskussion sind die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) bezüglich der Breite der Transporträder. (Siehe dazu auch die Infografik auf den Seiten 12 und 13.)

Derzeit schreibt die StVO vor, dass mehrspurige Fahrräder und Anhänger, die nicht breiter als 80 Zentimeter sind, Radfahranlagen benutzen dürfen, aber nicht müssen. Breitere Lastenfahrräder und Anhänger dürfen Radfahranlagen nicht benutzen: sie müssen auf der Fahrbahn fahren. Ausnahme: Anhänger, die ausschließlich zur Personenbeförderung dienen – sie dürfen, unabhängig von der Breite, auf Radfahranlagen fahren.

## Unsachliche Differenzierung

Die unsachliche Differenzierung zwischen Fahrradanhängern und Lastenfahrrädern für den Personentransport ist meiner Ansicht nach reformierungsbedürftig. Wichtig noch, dass die Ladung sicher verstaut sein muss, und – wenn sie einen Meter über das Lastenrad hinausragt – deutlich zu kennzeichnen ist. Bei Dunkelheit mit einer weißen Tafel mit rotem Rand aus rückstrahlendem Material.

Grundsätzlich sind auch Lastenräder so zu parken, dass sie nicht umfallen oder den Verkehr behindern. Ist ein Gehsteig breiter als 2,5 Meter, dürfen Lastenräder abgestellt werden; Transporträder dürfen übrigens – wie jedes Fahrzeug – auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden. Ist in einer Fußgängerzone trotz Halte- und Parkverbot die Ladetätigkeit zu bestimmten Zeiten erlaubt, darf diese Ladetätigkeit auch mit Lastenrädern durchgeführt werden.



## Als Radlobby-Mitglied gut versichert unterwegs!

### Rechtsschutzversicherung

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

### Haftpflichtversicherung

europaweit, bis EUR 1,5 Mill.

### Unfallversicherung

weltweit, bis EUR 7.200

Kinder / Jugendliche bis zum 19. Lebensjahr automatisch mitversichert [radlobby.at/mtg](http://radlobby.at/mtg)





Barbara Ottawa zum  
Geburtstag der Hermiten  
Seite 28

Neue Kolumne: Michael  
Strassers Sportecke  
Seite 29

Clara Porak über Essen  
auf Lastenrädern  
Seite 36



Nostalgie einer grafischen Epoche:  
Der Zeichentrick-Klassiker  
Les triplettes de Belleville



## Cinemascope

### Das große Rennen von Belleville

Champion, ein übergewichtiger, lethargischer Bub, wächst bei seiner Großmutter, Madame Souza, auf. Seine Eltern, so kann man vermuten, sind nicht mehr am Leben. Champion scheint an nichts wirklich Gefallen oder Freude zu finden, sein Blick ist melancholisch-traurig, seine Bewegungen unmotiviert und mühselig. Die liebevollen Versuche der Großmutter, ihren Schützling aufzumuntern und ihm ein wenig Lebensfreude einzuhauchen, scheitern kläglich.

#### Juwel des Zeichentrickfilms

Erst als sie Champion ein Fahrrad schenkt, blüht der Junge auf. Mit Madame Souza als Trainerin an seiner Seite wächst Champion zu einem ambitionierten Rennradfahrer heran, dessen Lebensziel die Teilnahme an der legendären Tour de France ist. Auf der Strecke jedoch, quasi direkt vom Fahrrad weg, wird er von zwei mysteriösen Männern entführt. Madame Souza – wild entschlossen, ihren Enkel zu befreien – mutiert zur Superheldin und heftet sich gemeinsam mit Hund Bruno an die Fersen der Entführer. „Das große Rennen von Belleville“ ist

ein Juwel des Zeichentrickfilms. Regisseur Sylvain Chomet erzählt die Geschichte ohne Dialoge und erweckt die Figuren mithilfe von Bewegungen, Mimik und nonverbalen Gefühlsausdrücken zum Leben. Kleinste Gesten generieren Bedeutung und machen die Komik der Szenen aus. Da die Charaktere nicht anhand ihrer Stimme identifiziert werden können, sind sie bereits von Weitem visuell klar erkennbar: Sie alle haben eindeutige Silhouetten und geometrische Formen. Angesiedelt in den 1950er und 1960er-Jahren spielt der Film in einer Zeit der Erneuerung und ist gleichzeitig die Nostalgie einer grafischen Epoche.

Der liebevolle Blick für Details, das Feingefühl für Timing und Rhythmus und die Soundkulisse von Benoit Charest verleihen dem Film seinen unverkennbaren Charme.

#### Das große Rennen von Belleville

Zeichentrickfilm, Frankreich, Belgien, Kanada, England, Lettland, USA, 2003 (87 Minuten)

Regie & Drehbuch: Sylvain Chomet,

Musik: Benoit Charest

Mit Stimmen von: Michèle Caucheteux, Jean-Claude Donda, Michel Robin



An dieser Stelle stellt die Film- und Theaterwissenschaftlerin **Ines Ingerle** Klassiker und Neuheiten aus der Welt des Fahrrad-Films vor.



# Ein Vierteljahrhundert mit den Hermiten

Unsere Autorin ist seit August 2016 Teilzeit-Fahrerin beim Kurierdienst Hermes. Zum Geburtstag schreibt sie dem Kollektiv eine Würdigung

WÜRDIGUNG: Barbara Ottawa

**H**interfrage nie die Anweisungen der Disponentinnen und Disponenten, vor allem, wenn du neu bist.“ Das war aber auch die einzige Art von temporärer „Hierarchie“, die ich bei Hermes lernen musste. Und auch nur deshalb, weil, erstens, die Dispos mehr Informationen haben und auch andere Kuriere und Zustellungen koordinieren müssen und, zweitens, weil es schnell gehen muss.

Ansonsten sind alle gleich beim einzigen Radkurier-Dienst in Wien, der als Kollektiv organisiert ist – und das seit 25 Jahren. Mitte Februar feierten wir Hermiten den Umstand, dass es diesen einzigartigen, kleinen Verein bereits seit einem Vierteljahrhundert gibt. Bei der Geburtstagsfeier waren auch ein paar geistige Eltern des „besseren Botendienstes“ dabei.

Unter den ersten Botenfahrerinnen und -fahrern, die in den 1980ern in Wien erstmals unterwegs waren, machte sich damals Unmut breit, weil die Büroarbeit des Disponierens meist besser bezahlt wurde, als das weitaus gefährlichere Fahren selbst.

Ein paar taten sich deshalb zusammen und gründeten 1992 den „FahrradbotInnen-Dienst Hermes“ – zu einer Zeit übrigens, als der große Logistikkonzern gleichen Namens noch nicht in Österreich vertreten war.

„Es sollte jede Arbeitsstunde gleich bezahlt werden“, erzählt Peter bei der Geburtstagsfeier. Daraus ergab sich die Organisation als Kollektiv und auch bald ein überdurchschnittlich hoher Frauenanteil. Dieser liegt seit Jahren bei 50 Prozent – was in der Branche noch immer eine ausgesprochene Seltenheit ist.

Bis heute wurde auch die Organisation als Kollektiv beibehalten, was bedeutet, dass sich jeder und jede einbringen kann bzw. bestimmte Aufgaben übernehmen muss. So werden Marketing, Buchhaltung, Webauftritt und die Betreuung der Kundschaft von

den Hermiten selbst erledigt. Vieles davon in der Freizeit. Auch die Organisation der 25-Jahr-Feier glich eher der Planung einer Privatparty.

Deshalb ist es wichtig, dass die Botenfahrenden, die bei Hermes anfangen, gut ins Team passen. Mit wenig Ressourcen und einer kleinen Crew von derzeit elf Leuten, von denen nur ein paar Vollzeit fahren und/oder disponieren, ist jedes Zahnrad wichtig.

## Die Zeiten ändern sich

Aus der Anfangszeit berichteten Alt-Hermiten von den Mühen ohne Handy: „Funk konnten wir uns nicht leisten, also hatten wir numerische Pager, mit denen wir Infos wie Abholungsort oder Dringlichkeitsstufe mitteilen konnten“, erinnert sich Peter. Es habe aber auch Zahlencodes für „Du hast Zeit etwas zu essen“ oder „Komm in die Zentrale und bring ein Eis mit“ gegeben.

Heute hat jeder und jede ein Handy. Aber ohne GPS-Tracking: Die Dispos müssen also, wie früher, abschätzen können, wer welchen Auftrag am besten in der vorgeschriebenen Zeit erledigen kann.

Mit dem richtigen Team funktioniert das auch ganz wunderbar. Anders als in großen Unternehmen mit Chef bekommt man bei einem kleinen Verein schnell und direkt mit, wenn es ein Problem gibt.

Umgekehrt ist aber auch das positive Feedback der Kundschaft und der Dispos direkt, ehrlich und sehr erfrischend. Da macht man gerne einmal „Überstunden“, um beim Marketing zu helfen oder einen Text zu entwerfen.

Was sich seit der Gründung auch geändert hat, ist, dass der Putzdienst, der von allen im Radl – ausnahmsweise nicht am Radl – erledigt werden muss. Vor kurzem habe ich auf meine Putzschicht vergessen. Aber das Kollektiv war gnädig. Ich durfte in der nächsten Woche doppelt so viel aufräumen.



Bereits ein Vierteljahrhundert in Wien unterwegs: die Botinnen und Boten von Hermes



Zurück in Bestform: Mit diesen acht Tipps gelingt der Wiedereinstieg ins Fahrrad-Training nach dem Winter

**S**chlägt dir der lange Winter aufs Gemüt? Lassen Nässe, Sturm und Kälte deinen inneren Schweinehund auf Elefantengröße wachsen? Kommt dir vor, die Kondition hat sich dauerhaft verabschiedet und du bist in den letzten Monaten um Jahre gealtert? Dann: nicht verzagen. Genauso wichtig wie gutes Training ist nämlich die Phase, in der man es mal dahinplätschern lässt. Sport und Bewegung nur nach Lust und Laune, oder sogar mal eine Zeitlang „ganz ohne“: Körper und Geist werden es dir danken. Wichtig ist, dass du beim Wiedereinstieg ein Feuer spürst. Folgende Tricks helfen dir dabei:

## #Ziele

Such dir eines, nur so hast du ein Datum und einen Grund, es jetzt wirklich wieder anzugehen. Frag zuerst deinen Partner und deine Familie – später erzähl es Freunden.

## #Freunde

Gemeinsam statt einsam: Such dir Trainings-Buddies, die du nicht versetzen möchtest – der Trick funktioniert immer.

## #Fixpunkte

mach dir fixe Trainingszeitpunkte aus, so kannst du sie besser in den Alltag integrieren, und deine Lieben können besser planen (oder noch besser: gleich mitkommen).

## #Regenwetter? Selbstbetrug!

An regnerischen, kalten Tagen stell dir vor, dass du dich nur mal umkleidest und bloß zehn Minuten Laufen gehst. Du wirst sehen, nach fünf Minuten ist dir nicht mehr kalt und du genießt die Zeit im Freien. Bei Sturm und minus 15 Grad habe ich auch schon einige Male „Stiegenhaus-Sessions“ abgehalten – zehn Durchgänge Liegestütze gefolgt von 100 Stufen – so schnell wie möglich.

## #Abwechslung

Habe den Mut, mal etwas Neues auszuprobieren – zum Beispiel sportliches Skitourengehen in Pistennähe. Du brauchst keine alpinistische Ausbildung und kannst notfalls auch mal alleine gehen. Selbst nach der Arbeit zahlt sich das noch aus – aber achte auf die Regeln des Skigebietes und auf die Seile von Pistengeräten.

## #Tempo

Gerade der Wiedereinstieg sollte unter dem Motto: „lang aber langsam“ stattfinden. Später wollen wir auch intensive Einheiten absolvieren, aber zuerst müssen wir eine gute Basis aufbauen. Wie bei einem Haus: zuerst ein stabiles Fundament – erst dann kann man beginnen, Stockwerke zu bauen.

## #Gesundheitscheck

Wann war dein letzter Leistungscheck unter sportärztlicher Aufsicht? Es ergibt jedenfalls Sinn, vor dem Comeback nochmals alles abklären zu lassen. Selbst die Gesundenuntersuchung mit einem großen Blutbild gehört zu jedem Sportler und jeder Sportlerin.

## #Spaß

Und das vielleicht Wichtigste kommt zum Schluss: hab Spaß! Seht es als ein riesiges Privileg, euren Sport ausüben zu dürfen. Mit einem Lächeln auf den Lippen fällt alles nur halb so schwer.



**Michael Strasser**

In unserer neuen Rubrik „Spartecke“ gibt der Triathlet und Extrem-Sportler Michael Strasser Tipps für das Fahrrad-Training, für gesunden Muskelaufbau und für die richtige Ernährung.

Strasser leitet Kurse am Universitätssportzentrum Wien und berät Sport-Treibende beim Erreichen ihrer sportlichen Ziele. Im Jahr 2016 radelte er in 34,5 Tagen von Kairo nach Kapstadt und stellte damit neuen Weltrekord auf.



*„Zuerst müssen wir eine gute Basis aufbauen“*





**Barbara Ottawa**  
ist Journalistin in Wien

## **Fahrstil** **Ich-bin-ich auf Rädern**

RADFAHRENDE, DER/DIE – velosophischer Lexikoneintrag zur inhomogenen Gruppe von Menschen, die nicht einmal die Anzahl der Räder unter sich gemeinsam haben: Was radaffine Menschen genauso dringend brauchen wie das passende Fahrrad (und das ist nicht unbedingt das teuerste), sind Entfaltungsspielräume. Das heißt: hilfreiche Tipps sind willkommen, Predigten aber nicht. Egal ob online oder bei der Ausfahrt sind „Das musst du so machen“- und „Jeder kann das“-Hinweise selten ziel führend.

Negativbeispiele finden sich des öfteren in Selbsthilfe-Werkstätten, wenn manche – meistens handelt es sich dabei um Männer – anderen Werkzeug einfach aus der Hand reißen und selbst zu schrauben beginnen. Oder auch bei Gruppenfahrten, wo es immer ein bis zwei Personen gibt, die am besten wis-

sen, wie jeder und jede zu fahren hat: „Schalt runter, dann bist du schneller!“, kann ich mir auch noch bei meiner x-ten Langstreckenfahrt anhören. Darauf meine Antwort: „Danke, ich bin eine Dampfmaschine, keine Nähmaschine!“ Anstrengend sind auch Kindergartenniveau-Diskussionen auf Facebook, die ungefähr so enden: „Wenn du das jetzt nicht mit dem Lastenfahrrad machst, bist du doof!“

Herauszufinden, wie man das Fahrrad gerne nutzt, was man sich zutraut, was der eigene Körper schaffen kann, ist eine der spannendsten Erfahrungen. Mitunter muss man sich vielleicht auch eingestehen, dass man nicht jeden Weg gerne mit dem Rad fährt oder kein DIY-Fahrradschrauber sein will. Die Welt des Radfahrens ist so vielfältig, dass sie verschiedene Wege zulässt.

Anzeige

Räder, die passen!



### 200 Jahre Fahrrad – 30 Jahre Coop:

Seit 1987 sorgen wir für Ihre **uneingeschränkte Mobilität!**

Heute sagen wir **Danke** und freuen uns auf **viele weitere gemeinsame Jahre!**

Denn eines ist sicher:  
„Das **Fahrrad** ist und bleibt ein **wunderbarer Partner** um die Welt zu erkunden sowie **schnell und bequem** im Alltag unterwegs zu sein!“

Ihr Team der,  
**Cooperative Fahrrad**






Cooperative

hochwertige **Fahrräder** | ausgesuchtes **Zubehör** | individuelles **Service**

FAHRRAD

Gumpendorfer Str. 111, 1060 Wien | +43 1 596 52 56 | [coop@fahrrad.co.at](mailto:coop@fahrrad.co.at)

www.fahrrad.co.at



ARGUS

# bike festival

WIEN RATHHAUSPLATZ

Sa 1. / So 2. April 2017

Große Fahrrad-Messe

Pumptrack-Contest

School2Rock

ÖM Rad-Trial

Wien



FALTER

RADIO W

ABUS  
Security Tech Germany





ARGUS

# bike festival

WIEN RATHAUSPLATZ

WILLKOMMEN AUF  
EUROPAS GRÖSSTEM  
FAHRRAD FESTIVAL!

SA 1. UND SO 2. APRIL 2017

**Wien Rathausplatz, täglich 09.00 – 18.00 Uhr, Eintritt frei!**

Das Argus Bike Festival 2016 war ein unglaublicher Erfolg, nicht nur wegen des traumhaften Wetters. Der Schritt weg vom Erfolgsrezept Vienna Air King war gewagt, keine fliegenden Dirt-Rider mehr in der Luft, keine großen Erdhügel. Dafür eine neue, nie dagewesene Vielfalt im Programm, weniger Beschallung, und total entspannte Festival-Atmosphäre mit mehr Besuchern als je zuvor.

Dieses Konzept werden wir also fortsetzen und noch weiter ausbauen. Bewährtes bleibt, wie die internationale österreichische Meisterschaft im Rad-Trial, der Pumptrack-Contest und Senad's School2Rock.

Heuer neu am Rathausplatz: Eine Fahrrad-Wasch-Station am Fahrrad-Wien-Stand, ein Minidrome, die kleinste Rad-Rennbahn der Welt, ein E-Bike-Test-Parcours mit Steigungsrampe und erstmals auch mit nachrüstbaren Antriebssystemen, E-Bikes in größerer Zahl wird man zudem am Falter-Fahrrad-Flohmarkt erstehen können.



# HIGHLIGHTS 2017



## School2rock

Das neue BMX-Format von Red Bull-Legende Senad Grosic



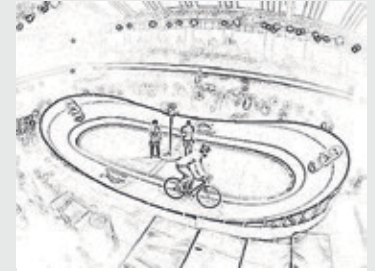
## King of Trials

MTB-Trial-Sport auf höchstem Niveau präsentiert auf 5 Parcours



## Pumptrack-Contest

Masters-of-Dirt lädt ein zum Pumptrack-Contest



## Minidrome-Contest

Erstmals in Wien: Die kleinste Rad-Rennbahn der Welt



## 200 Jahre Fahrrad

Großes Sonderthema am Argus Bike Festival zum runden Geburtstag



## Große Fahrradmesse

Mit über 100 Ausstellern und allen relevanten Marken



## E-Bike-Testparcours

Mit allen neuen Antriebssystemen und den neuesten E-MTBs



## Transport mit dem Fahrrad

Lastenrad-Jahr 2017: Alle Infos zur Förderung in Wien



## Fahrrad-Kinderwelt

Mit allem was Kindern Spaß macht und Eltern interessiert



## FALTER-Fahrrad-Flohmarkt

Der größte private Rad-Flohmarkt Österreichs



## In Velo Veritas

Präsentation der Strecke 2017 und Anmelde-möglichkeit



## Histo-Corner

Ausstellung und Flohmarkt historischer Räder. Sonderausstellung 200 Jahre Fahrrad



## Fahrrad-Wien

Heuer mit Rad-Waschanlage direkt am Stand



## Großes Gewinnspiel

Mit wertvollen Hauptpreisen und tollen Sachpreisen



## Austria Rush

Der Glockner ruft - und gestartet wird am Rathausplatz



## Radrettung

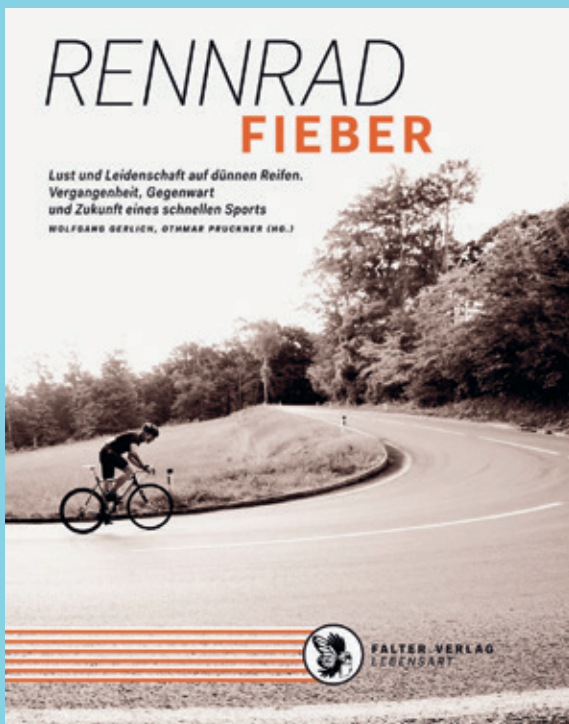
Check your bike



# MARKEN 2017

add-e by GP Motion GmbH • AnachB • 2 rad-shop Gerhardt • ABUS • adidas Sport eyewear • ARGUS – Die Radlobby • Assos • AUVA-Laufrad&Rollerparcours • AUVA-Radworkshop • Babboe • Bakfiets • Bergamont • Bernhard Kohl-Fahrrad und Fitness • BH Bikes • Bicicapace • Bikeshop Kreuzer • Bikepro – MTB Guide Ausbildungen • Bikers Dream • Bikestore.cc • BMC • Bosch eBike Systems • Bratislava Region • Breezer • Brompton • Bullit • Burgenland Tourismus • Butchers & Bicycles • Cannondale • Caritas reStart • Castelli • Chesini • Christiania Bikes • Citybike Wien • Colnago • Corona Coaster • Cooperative Fahrrad • Croozer • Csepelbike • Cube • Cycling people • Derby Cycle Werke • Devinci • Dirt Love • Dolly Bikes • Draisinentour • e-zweirad.at • Eleven • Elite Tours • Fahrrad Wien • Fahrradstudio • Familienarena St. Corona am Wechsel • fase24.eu – Europäische Registrierungsdatenbank • FH Technikum Wien-Sportgerätetechnik • Focus • Forstinger Österreich • Friaul Julisch Venetien • Freygeist • freytag & berndt • Gazelle • Giant • Gore Bike Wear • GT • Haibike • Heavy Pedals • Johnny Loco • Hervis • ig fahrrad • In Velo Veritas • Innobike • Isaac • Isadore • Kalkhoff-My bike • Kärnten Werbung • Kemper Filibus • KTM Bike Industries • Labská stezka / Elberadweg • Lines Magazine • MA31-Wiener Wasser • Masters of Dirt • MCS Trucks • Medimurje Cyclists welcome • Merida – Sail & Surf GmbH • Mitico Bikes Vienna • Mobime • Modellsport Schweighofer • Mostviertel • Motorikpark • My Esel • Nakita • Niederösterreich Werbung • Nihola • Nivea • Nockbike • Nora Pure Sports • oemobil • Onderwater • Ortlieb • Osprey Boards • Pinarello • POC • Polar • Puky • Rad- und Mountainbikeland • Niederösterreich • Rad- und Weinregion Südmähren • Rad+Reisen • Radkutsche • Region Liberec • Region NLW • Region Olomouc • Ridley • Riese & Müller • Royal Dutch Gazelle • Salzburger Land • Tourismus • Shimano • Shimano Steps • Scott Sports AG • Siga • Simplon • SKS • Slowenien • Tourismus • Spanien • Specialized • SP Gadgets • Strida • Taxi 40100 • Tour de Mur • Tschechische Zentrale für Tourismus-Czech Tourismus • Urban Arrow • used-eBike.com • Uvex • Van Raam • Veleon • Vello Bike • Verkehrsverbund Ostregion (VOR) GmbH • VSF Fahrradmanufaktur • Waldviertel • Wechsel Familienarena • Weinviertel Tourismus • Wexl Trails Center • Wexl Trails Park • Wilier • Wiener Alpen • Winther • Wienerwald • WorkCycles • Woom • Xtracycles • Yuba • Zigo • Zillertal Tourismus GmbH

[WWW.BIKEFESTIVAL.AT](http://WWW.BIKEFESTIVAL.AT)



# AUF DEM RENNRAD

FÜR EINSTEIGER, PROFIS UND SPEZIALISTEN.

Gerlich | Pruckner (Hg.)

## Rennradfieber

Lust und Leidenschaft auf dünnen  
Reifen. Vergangenheit, Gegenwart  
und Zukunft eines schnellen Sports.

256 Seiten, € 34,90

W: [faltershop.at](http://faltershop.at)  
T: 01/536 60-928  
E: [service@falter.at](mailto:service@falter.at)  
L: in Ihrer Buchhandlung



**FALTER VERLAG**  
DIE BESTEN SEITEN ÖSTERREICHS

# Blick in Gehls Trickkiste

Der Untertitel „Wie man den öffentlichen Raum untersucht“ ist Programm dieses Buches des dänischen Stadtplaners Jan Gehl. Ein Teil des Werkes behandelt die vielfältigen, oft einfachen Methoden, Techniken und Hilfsmittel zur Erforschung menschlichen Verhaltens im öffentlichen Raum.

Ein anderes Kapitel bietet einen Überblick über die Geschichte der Stadt- und Mobilitätsplanung und der dazugehörigen Forschung: Von Camillo Sitte und Le Corbusier über Jane Jacobs und Donald Appleyard bis hin zu Richard Florida werden die bedeutendsten Persönlichkeiten und deren Standardwerke vorgestellt. Der zweite Teil des Buches liest sich wie ein Werbeprospekt für die Architektur-

firma des Autors: Zuerst wird anekdotisch die Entwicklung und Verwendung ausgewählter Forschungsmethoden anhand einzelner Projekte beschrieben, gefolgt von einer Leistungsschau der von Gehl bzw. Gehl Architects erstellten Studien und Konzepte: u.a. in Kopenhagen, Melbourne, Sydney, New York.

Für Architektinnen und Architekten, Verkehrs- und Stadtplanende liefert das Werk jedenfalls reichlich Inspiration für Forschungsmöglichkeiten und -methoden. Der interessierten Öffentlichkeit und politischen Entscheidungsträgern zeigt es, welch enormes Potenzial in der Aufwertung des öffentlichen Raums liegt.

Ulrich Leth



Gehl, Jan; Svarre, Birgitte  
**Leben in Städten.**  
**Wie man den öffentlichen Raum untersucht**  
 Basel: Birkhäuser, 2016  
 192 Seiten  
 ISBN 978-3-0356-1124-3  
 29,95 Euro

## Kaffeetscherl in Togo

Der Consultant Markus Maria Weber hat genug von Erste-Klasse-Zugfahrten und sterilen Bürotürmen. Deswegen startet er – ausgerüstet mit Fahrrad und Zelt – eine Reise, die ihn von Deutschland bis nach Togo in Westafrika führen soll. Wird er eisiges Gebirge, unendliche Wüste und eine Malaria-Erkrankung überstehen? Kann er streunende Hunde, Giftschlangen und einen Voodoo-Zauber abwehren? Und gibt's nun Coffee to go in Togo? Antworten auf diese und andere Fragen enthält diese inspirierende und unterhaltsame Abenteuergeschichte.

Matthias Pintner

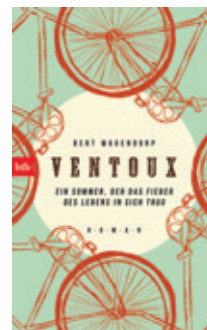


Weber, Markus Maria  
**Ein Coffee to go in Togo – ein Fahrrad, 26 Länder und jede Menge Kaffee**  
 Meerbusch: Conbook Medien GmbH, 2016  
 444 Seiten  
 ISBN 978-3-95889-138-8  
 13,40 Euro

## Tod am Ventoux

Rennradfan und Journalist Bart ist fast fünfzig, als seine Jugendfreunde André, Joost und David plötzlich in sein Leben zurückkehren. Und mit ihnen der Sommer des Jahres 1982, als sie alle in Laura verliebt waren und auf einen Schlag alle ihre Träume zerplatzten: Zu fünft machten sich die damals 18-Jährigen auf die legendäre Tour-de-France-Etappe, kehrten aber nach einem tödlichen Unglück nur zu viert zurück. Und Laura, die mit ihnen in der Provence gewesen war, verschwand spurlos. Dreißig Jahre später will Laura sie am Mont Ventoux wiedertreffen, und klären, was damals wirklich geschah. Lesespaß nicht nur für Rennradfans.

Omo Lisboa



Wagendorp, Bert  
**Ventoux. Ein Sommer, der das Fieber des Lebens in sich trug**  
 München: btb, 2016  
 320 Seiten  
 ISBN 978-3-442-75475-5  
 20,60 Euro

Anzeige

**EUROTECH**  
 Werkstatt- und Industriebedarf



www.eurotech.at

**Jetzt bestellen!**

Tel. +43 5523/53852  
 office@eurotech.at

**POWER**  
**AUS DER DOSE**  
**NEOVAL**





# Menüs und menschliche Nähe

Für das Service „Essen auf Rädern“ setzt der Arbeitersamariterbund in Wien seit letztem Jahr auch Lastenräder ein. Unsere Autorin hat einen Zusteller bei der Arbeit begleitet

REPORTAGE: Clara Porak

Schon wieder kein Fleisch“, ein bisschen enttäuscht nimmt Gerlinde Plank (Name von der Redaktion geändert. Anm.) ihr heutiges Essenspaket von David Riegler entgegen. Daran sei die Heimhilfe schuld, meint die 70-Jährige mit den leicht gekräuselten Haaren und den tiefrot geschminkten Lippen: „Sie bestellt das Essen immer ohne mich zu fragen. Dabei mag ich einfach lieber Fleisch als Süßspeisen, aber sie hört mir nicht zu.“

## Lastenräder seit 2016 im Einsatz

Wir befinden uns in einer kleinen Gemeindewohnung in der Leopoldstadt, zwei Straßen vom Schwedenplatz entfernt. Es riecht nach Kaffee, Zitronenwaschmittel und ein bisschen nach Chanel N°5. Familienfotos und grüne Landschaften schmücken die Wände, gepunktete Sets den Holzesstisch. Durch die geöffneten Fenster weht die erste Frühlingsbrise herein. Und Frau Plank beginnt zu erzählen: von ihrer Zeit am Theater, vom Singen, Tanzen und Schauspielen, aber auch von ihrer Krankheit, die ihr viel von ihrer früheren Selbstständigkeit geraubt hat.

Frau Plank ist eine von ungefähr 30 Kunden und Kundinnen, die von David täglich beliefert werden. Der 27-jährige

Boku-Student ist nebenberuflich Fahrradbote für „Essen auf Rädern“, das Service des Arbeitersamariterbunds Österreich (ASBÖ). Zumeist kommen die Menüs für die insgesamt 1.500 Personen in Wien mithilfe von Autos oder Klein-Lkw, aber seit vergangenem Jahr sind auch Lastenräder im Einsatz.

Jeden Tag, kurz vor acht Uhr morgens, beginnt David in der Raffaelgasse am ASBÖ-Stützpunkt Wien-Brigittenau seine Schicht. „Rettungseinfahrt“ steht auf der Metalltür, hinter der sich – neben einem Krankenwagen – auch die E-Lastenräder für die Essensauslieferung verbergen. Montag bis Freitag, jeweils von acht bis elf Uhr, fährt der Boku-Student zu seinen Kundinnen und Kunden. Fast 25 Kilometer legt der junge Mann jeden Tag zurück.

## „Habe mich an die Kälte gewöhnt“

„Auch wenn ich früh anfangen muss: Ich mag diese Arbeit“, lacht David: „So habe ich einen Grund, zeitig aufzustehen und nütze den Tag viel mehr.“

David schätzt die Bewegung an der frischen Luft. Ungemütlich sei das Ganze nur bei schlechtem Wetter - vor allem diesen Winter mit Temperaturen weit unter null Grad. Doch auch dafür hat er eine pragmatische Lösung: „Einfach viele Schichten anziehen.“ Heute trägt

## Überdachung **SEDURA XXL** + Doppelstockparker\*

Stellplatzoptimierung mit System!

- Überdachungsanlagen
- Fahrradparksysteme
- Stadtmobiliar

Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim  
Tel.: 0049 (0) 62 58-55 52- 0  
Fax: 0049 (0) 62 58-55 52-36  
E-mail: info@orion-bausysteme.de

[www.orion-bausysteme.de](http://www.orion-bausysteme.de)



gefertigt gemäß  
den Anforderungen  
der DIN 79008

klimaaktiv  
Partner



ORION  
Bausysteme GmbH







David Riegler bei der Arbeit

er nicht mal Handschuhe: Die ersten Sonnenstrahlen blitzen an diesem Februartag zwischen den Wohnhäusern hervor. Die Kälte auf den Händen fühlt er gar nicht mehr: „Daran habe ich mich gewöhnt.“

Die Route führt uns vom 20. Bezirk hinüber in die kleinen Gassen des Zweiten und dann in die Wiener Innenstadt. Zum Schluss geht es wieder zurück zum Stützpunkt Brigittenau. Schnell und gekonnt lenkt David das breite Lastendreirad durch die Gassen – meistens auf Fahrradwegen. Zum Glück hat er dabei Unterstützung von einem E-Bike Antrieb, denn ohne Ladung wiegt das Rad bereits 45 Kilo – dazu kommen die Essenspakete.

Wenn er an einer Zieladresse ankommt, nimmt er aus der Transportkiste seines Rades eine der verschiedenfarbigen Boxen, sperrt das Rad ab und übergibt das Essen oder stellt es einfach vor der Wohnungstüre ab. „Gerade in den Innenstadtbezirken ist man mit dem Fahrrad schneller unterwegs“, sagt David. „Außerdem ist die Parkplatzsuche stressig – mir ist da das Rad einfach lieber.“ Neben diesem Vorteil und den niedrigeren Kosten für die Zustellung mittels Lastenrad sei das Hauptmotiv für den Einsatz von Lastenrädern deren Umweltfreundlichkeit gewesen, erklärt Fesal Ibraimi, der beim Samariterbund die Dienstpläne für die E-Bike-

Zustellungen erstellt. Laut deutschem Autofahrerclub ADAC bläst ein durchschnittlicher Pkw pro fünf Kilometer ein Kilogramm Kohlendioxid in die Luft. Dazu kommen gesundheitsschädlicher Feinstaub, Kohlenmonoxid, Schwefeloxid und Ozon. „Mit jedem Lastenrad sparen wir 0,7 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr“, rechnet Ibraimi vor.

### Nicht alle Fahrenden sind begeistert

Der Fonds Soziales Wien, die Firma Gourmet, die für das Kochen des „Essens auf Rädern“ verantwortlich ist, und die Wiener Städtische unterstützten den Samariterbund bei der Anschaffung der insgesamt neun Räder. Dass von den vorhandenen Lasten-E-Bikes erst zwei im Einsatz sind, habe mit der notwendigen Anpassung der Logistik zu tun, erklärt Ibraimi. Nicht in allen ASBÖ-Niederlassungen stünden Garagen für die Räder zur Verfügung. Außerdem müssten die Touren für Lastenräder anders zusammengestellt werden als für die Lieferwagen. „Wir gehen aber davon aus, dass bis Ende März alle Lastenräder im Einsatz sind. Nur eines ist als Reserve gedacht“, sagt Ibraimi.

Momentan sind auch nicht alle AS-

BÖ-Zustellerinnen und -Zusteller vom Radfahren so begeistert wie David, der bei der Arbeit extrem entspannt wirkt. Ganz

im Gegensatz zum typischen Bild, das viele gestresste Foodora-Lieferantinnen und -Lieferanten abgeben. Kein Wunder: er ist teilzeitangestellt und wird pauschal, also nicht nach Auftrag bezahlt. Mit viel Gelassenheit und einer ordentlichen Portion Humor behandelt David auch seine Kundschaft. „Meinen Zivildienst habe ich auch beim Samariterbund gemacht. Von der Rettung weiß ich, wie man mit älteren Menschen umgeht“, berichtet er in einem der zahlreichen Stiegenhäuser, die er jeden Tag abklappert.

Wie in der Wohnung von Frau Plank zeigt sich auch der Mehrwert der Essenauf-Rädern-Lieferungen: die Freude über zwischenmenschlichen Kontakt. Die Dame hat sich so über den Besuch gefreut, dass sie David, nachdem er ihr das Essen vorbei gebracht hat, aus dem Hoffenster nachblickt.

„Wieso hast du dich denn noch einmal umgedreht?“ ruft die ehemalige Schauspielerin, als David ihr beim Rückweg zum Rad zuwinkt. „Na, weil ich doch weiß, dass Sie immer da sitzen“, meint er, und die Kundin strahlt mit der Sonne um die Wette. David hat sich da schon wieder aufs Rad geschwungen. Der nächste Kunde wartet.

Anzeige



## CROOZER

### der geniale Kindertransporter

- 3in1
- Fahrradanhänger
- Kinderwagen
- Laufwagen
- Mit oder ohne Federung

Infos und Händlernachweis:  
[info@fahrradstudio.at](mailto:info@fahrradstudio.at)  
[www.fahrradstudio.at](http://www.fahrradstudio.at)

**FAHRRAD  
STUDIO**  
 AMBROSCH & STIASNY

## „Alle sollten mit fairen Mitteln spielen“

Rita Huber, Chefin des Wiener Lieferservice „Rita bringt's“ über Arbeitsbedingungen und den umkämpften Markt bei den Essenszustellern.

**DRAHTESEL** Spürst du die Konkurrenz durch die vielen neuen Essenszustellern?

**Rita Huber** Nur peripher, weil wir eine sehr spezifische Zielgruppe ansprechen. Unser Konzept ist ganz anders aufgebaut. Ich denke, der Markt ist sehr groß und hat noch viel Ausbaupotenzial. Es sollten nur alle mit den gleichen, fairen Mitteln spielen.

*Was sagst du zur Diskussion um die schlechte Bezahlung von Botinnen und Boten?*

Was bei Foodora und bei Uber passiert, wo viele als Selbstständige oder Schein-Selbstständige arbeiten, ist meiner Ansicht nach eine Form von Sozialdumping. Bei uns sind die Leute fix angestellt, die meisten für 20 Wochenstunden.

*Wie viel verdienen die Zustellenden bei dir?*

710 Euro brutto für 20 Stunden plus Trinkgeld, das pro Tag zehn bis zwanzig Euro ausmacht. Außerdem bekommen unsere Angestellten täglich ein Mittagessen. Und wir stellen Lastenräder und die Kleidung zur Verfügung.

*Das ist auch nicht gerade ein üppiger Verdienst. Oder?*

Es entspricht dem Gastro-Kollektivvertrag. Und es ist jedenfalls ein anständiges Dienstverhältnis mit Urlaub, Versicherung und 14 Gehältern. Unsere Fahrerinnen und Fahrer müssen auch nicht um jeden Auftrag kämpfen. Dadurch, dass unsere Kundschaft spätestens am Vortag bestellt, legen wir die Touren genau fest. Das bedeutet weniger Stress und geregelte Arbeitszeiten.

INTERVIEW: Matthias Bernold



Liefert für Velofood: Petra Franzmayer

# „Liefere mit dem Rad aus Überzeugung“

Seit Ende 2016 gibt es Essenszustellung per Fahrrad auch in Graz

BERICHT: Wolfgang Wehapp

In Graz gibt es Essenszustellung per Fahrrad erst seit Ende 2016. Jonathan Stallegger (27) und Daniel Hofko (25), Gründer von „velofood.at“, bilanzieren positiv: „Wir sind selbst überrascht, wie gut das ankommt.“ Von Vorteil sei ihr technischer Hintergrund gewesen, das Internet-basierte Bestellwesen haben sie selbst entwickelt. Ein Startvorteil war auch die Marktsituation: Während in Wien mehrere Dienste konkurrieren und einen Preiskampf führen, der nicht selten auf dem Rücken der Radbotinnen und -boten ausgetragen wird, ist der Grazer Markt für Essenszustellungen Neuland. Die großen Player haben Städte in der Größenordnung der steirischen Landeshauptstadt – noch – nicht erschlossen.

## Schwerpunkt: Ethno und vegan

Was Velofood.at besonders macht? „Wir sind ein Team auf Augenhöhe“, sagt Stallegger: „Wir tauschen uns regelmäßig aus, auch wir beide als Geschäftsführer bzw. Dispatcher radeln so viel wie möglich.“

Zudem verpflichten sich die Partnerrestaurants – derzeit sind es 14 mit Schwerpunkt auf Ethno und Vegan/Vegetarisch – dazu, biologisch abbaubare Verpackungsmaterialien

zu verwenden. Und: „Wir liefern aus Überzeugung mit dem Fahrrad.“

Die Botinnen und Boten sind selbstständig, pro Lieferung bekommen sie fünf Euro. Fixum gibt es keines: Wenn keine Aufträge eingehen, gibt es auch kein Geld. Der Kundschaft werden 2,70 Euro verrechnet, ans Office gehen 1,50 Euro. Bezahlt wird bargeldlos, und zwar mit Abschicken der Bestellung.

## 50 Bestellungen am Tag

Die Restaurants bekommen Tablet-Computer zur Verfügung gestellt: auf diesen geht die Order ein, und die Küche gibt ihrerseits per E-Mail den Abholtermin an den Boten-Pool weiter. Wer Zeit hat und in der Nähe ist, greift zu und holt sich den Auftrag.

Aktuell kommt Velofood im Schnitt auf 50 Bestellungen am Tag, die Lieferzeit in den inneren sechs Stadtbezirken plus Eggenberg beträgt durchschnittlich 35 Minuten. In der Hauptbestellzeit am Abend sind sechs bis sieben Radfahrende mit einem Thermorucksack auf Achse. Noch operiert man mobil, schaltet nur in Stoßzeiten einen Dispatcher ein. „Wir planen aber, ein eigenes Büro mit Boten-Facilities einzurichten“, erklärt Stallegger.





Schaufenster: Neue  
Produkte für Radfahrende  
Seite 40

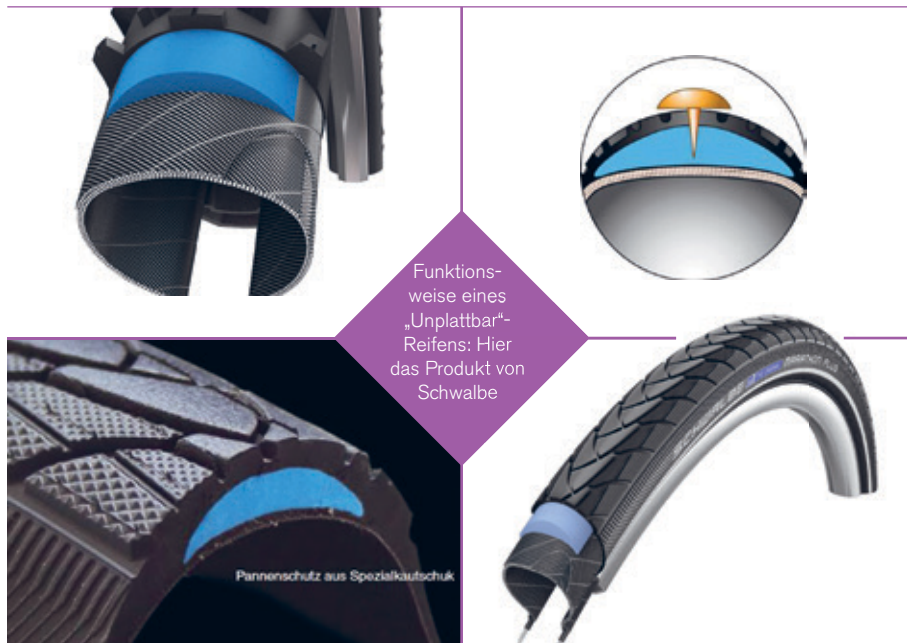
Bullige Biester: Der  
große Lastenradtest 2.0  
Seite 41

Borgen statt kaufen:  
Lastenrad-Sharing  
Seite 47

## REPARATUR-TIPP

# Wie unplattbar ist Unplattbar?

Reifenhersteller werben mit „Unplattbar“-Reifen. Was ist davon zu halten?



TEXT: *Andreas Röderer*

Die Idee leuchtet ein: Fünf Millimeter extra Kautschukpanzer im Reifen fangen Splitt, Dornen und sogar Reißnägel ab, bevor sie sich bis zum Schlauch durchbohren können. Gegen Glasscherben übertreffen sie sogar klassische Schutzgürtel aus Kevlar. Die kleinen, harten Splitter nisten sich oft in der Lauffläche ein und nagen sich dann beständig durchs Reifengewebe. Im zähen, dicken Gummi verlaufen sie sich aber gefahrlos.

Der richtige Luftdruck ist Grundvoraussetzung für die sorglose Fahrt mit unplattbaren Reifen. Wird zu selten nachgepumpt, wackelt die massive Lauffläche den Schlauch mürrig und die Seitenwände rissig. Schleichen der Luftverlust und Gewebeschäden sind die Folge – quasi ein Selbstzerstörungsprogramm.

### Monatliche Kontrolle des Luftdrucks

Die Luftdruckangabe am Reifen sollte unbedingt beachtet werden, am besten immer der maximale Wert. Per Daumendruck und mit kleinen Handpumpen kommt man dabei nicht zum

Erfolg. Wirklich zuverlässig sind nur große Standpumpen oder Druckluft mit Manometer. Die monatliche Kontrolle des Luftdrucks und das regelmäßige Nachpumpen müssen zur Routine werden, damit unplattbare Reifen optimal funktionieren.

Wichtig sind hochwertige Butylschläuche und ein gutes Felgenband, das den Schlauch vor inneren Schäden durch scharfe Kanten im Felgenbereich schützt. Gut passende, robuste Kunststoffeinlagen oder selbstklebende Gewebebänder sind die beste Wahl. Breitere Felgen, ab etwa 19 Millimeter, erleichtern außerdem die Montage der steifen Reifen und beugen einer Beschädigung der Schläuche vor.

Nachteile der Unplattbar-Reifen: das rund ein Viertel höhere Gewicht, das deutlich träger zum Rollen zu bringen ist, ein etwas geringerer Fahrkomfort und der höhere Preis. Wenn es um maximale Zuverlässigkeit im Alltag geht, sind sie aber unübertrefflich.

*Andreas Röderer ist Mechanikermeister bei Heavy Pedals Lastenräder*



## HOT OR NOT

Zeugs für Radfahrende

### Räder im Modulsystem

Xyz Cargo mit Sitz in Hamburg und Kopenhagen verwendet ein neuartiges Baukastensystem für Nutzfahrräder. Die Rahmen bestehen aus schlichten Vierkant-Streben, die eine Vielzahl an Varianten bieten.

[www.xyzcargo.com](http://www.xyzcargo.com)



### Vollautomatisches Fahrradschloss

Das Fahrradschloss I LOCK IT schließt automatisch auf, sobald man sich dem eigenen Rad nähert. Wird das Rad von Unbefugten entfernt, ertönt ein Alarm und auf dem Smartphone erscheint eine Diebstahls-Warnung.

[www.lockit.bike](http://www.lockit.bike)



### Blinkanlage am Hinterkopf

Die Innovation des Start-ups Rider Tech aus Miami, für die gerade auf Kickstarter eine Crowdfunding Kampagne läuft, besichert uns eine Blinkanlage zum an den Helm stecken. Ein Band mit LEDs, gesteuert über eine Fernbedienung auf dem Lenker, zeigt durch Blinken Richtungswechsel an.





A

**Minimalistischer Fahrradhelm zum Falten**

Diese schützende Kopfbedeckung mit dem eigenwilligen Aussehen heißt Closca Fuga. Der Clou ist dabei die Teilung der sturzsichernden Schale in drei Ringelemente, die sich – ähnlich einer Matroschka-Puppe – ineinander stülpen lassen. Den Helm gibt es in Schwarz und Weiß in drei verschiedenen Größen.

closca.co

Gesehen bei  
**Veletage**  
Praterstraße 13  
1020 Wien  
um 120 Euro

B

**Vermiete dein (edles) Fahrrad!**

Auf der Online-Plattform „List and Ride“ können Privatpersonen ihre Fahrräder gegen Entgelt verleihen. Klassik-Rennräder, Carbon-Sportmaschinen oder Lastenräder sollen auf List and Ride zu finden sein, erklärt Unternehmensgründer Johannes Stuhler: „Viele Menschen haben schöne Räder im Keller stehen. Eigentlich schade, wenn sie dort verstauben.“

de.listnride.com

C

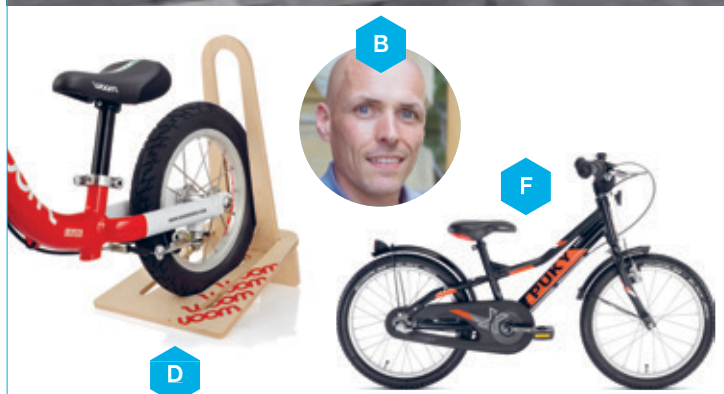
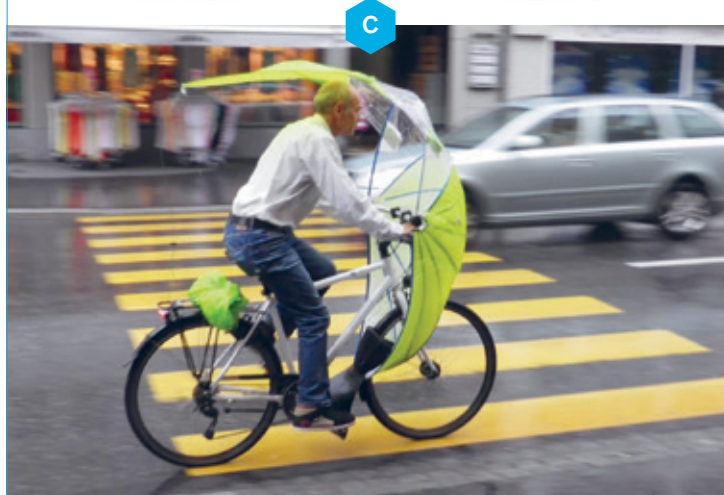
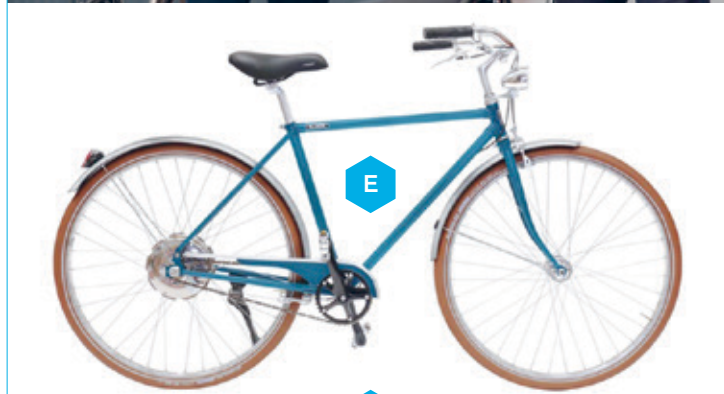
**Kabinenroller**

Wer sich gegen Regenmäntel sträubt, aber dennoch bei jedem Wetter mit dem Fahrrad unterwegs sein will, für den könnte das ParaTop die richtige Anschaffung sein. Das Verdeck des Schweizer Unternehmens verspricht einfache Montage mittels ClickFix Schnellbefestigung am Lenker und hält angeblich auch Sturmböen stand.

paratop.ch

Gesehen bei der  
**Berliner Fahrradschau**  
ab 299 Euro

# Das DRAHTESEL Schaufenster



D

**woom Radständer**

Eltern kennen das Problem: Das Zeug der Sprösslinge verteilt sich chaotisch in der ganzen Wohnung. Etwas Ordnung ins Familienleben bringt der klappbare woom-Kinderradständer aus Holz.

Gesehen bei  
**woombikes.com**  
um EUR 19,-

E

**Energie durch Bremsen**

Das Klaxon E-Bike mit einem Hinterradnabenantrieb von Zehus ist eine technische Innovation: Die Energie, die beim Bergabfahren oder Bremsen entsteht, wird im Akku gespeichert. 30 Volt-Lithium-Ionen-Akkus und Motor sind direkt in der Hinterradnabe untergebracht, die dennoch lediglich drei Kilogramm auf die Waage bringt. Da keine Steuerung nötig ist, entfallen sämtliche Kabel. Das ermöglicht ein besonders klares Erscheinungsbild: etwa beim Klaxon Clubman.

Gesehen bei  
**IG-Fahrrad**  
Westbahnstraße 28  
1070 Wien

F

**Puky**

Aller Anfang ist auch beim Radfahren schwer. Mit dem richtigen Vehikel geht es allerdings einfacher: Das Puky ZLX18-3 für Kinder ab einer Körpergröße von 110 Zentimeter erleichtert durch tiefen Rahmeneinstieg das Auf- und Absteigen. Die Rahmengenometrie garantiert eine sichere, bequeme und gesunde Sitzposition. Der Hersteller verspricht außerdem eine lange Lebensdauer durch die robuste Pulverlackierung sowie hochwertige Bauteile.

Gesehen im  
**Fachhandel**  
um 269,99 Euro

# Tragen sie, was sie versprechen?

Im Jahr 2014 setzten sich die Testerinnen und Tester der DRAHTESEL-Redaktion zum ersten Mal aufs Transportrad. Knapp drei Jahre später ist der Lastenradmarkt deutlich gewachsen: Neue Hersteller sind dazugekommen und neue Typen. Immer mehr Menschen entdecken Cargobikes als Familien-Transporter und als Alternative zum Auto. Dazu verspricht die Stadt Wien ab März 2017 eine Kaufprämie für Lastenräder – was diese Form der Mobilität nochmals attraktiver macht. Grund genug also, einen zweiten Testdurchgang vorzunehmen: diesmal mit neun aktuellen Modellen. Der Test besteht aus subjektiven Berichten plus einer objektivierten Wertung, die in Zusammenarbeit mit Expertinnen und -Experten erstellt wurde, um eine bessere Vergleichbarkeit der Räder zu ermöglichen.

Partner war das Wiener Lastenrad-Unternehmen Heavy Pedals, das uns das Gros der Räder dankenswerterweise zur Verfügung stellte. Die Räder von Gazelle, Babboe, KTM sowie Riese & Müller wurden uns direkt von den Herstellern überlassen. Wer ein Lastenrad anschaffen will, sollte sich auch den Test in DRAHTESEL 2/2014 (online abrufbar) anschauen. Wie immer beim Fahrradkauf gilt außerdem: probefahren! Nicht jeder Mensch fühlt sich auf jedem Fahrrad gleich wohl.

BABBOE DOG

## Schul- und Hundebus

Mario Sedlak

**B**abboe“ bedeutet so viel wie „Kindermädchen“, aber eigentlich ist das Rad ein Mädchen für alles. In die große Kiste passen vier Kinder. Die von mir getestete Variante „Dog“ ist für zwei Kinder plus Hund ideal. Der Vierbeiner kann über eine Klappe bequem zusteigen. Die Sitze lassen sich umlegen, sodass aus dem Babboe ein fahrbarer Einkaufswagen wird.

Anfangs ist der Dreiradler ungewohnt, aber schon nach wenigen Minuten hatte ich gelernt, dass ich mich nicht in die Kurven legen muss. Das Babboe kann zügig gefahren werden. Es fährt stabil, aber beim Abbiegen sind höchstens 20 km/h anzuraten. Durch eine ausgeklügelte Mechanik neigt sich der Sitz beim Lenken ein wenig mit, aber die Fliehkräfte wirken dennoch stärker als auf einem Zweirad. Wer zu schnell ist, kann kippen! Dank der guten Federung spüre ich von Kopfsteinpflaster und Rampen wenig. Der (optionale) Elektromotor ist kräftig. Ich habe ihn für den Anfang ausgeschaltet. Das Rad fährt sich trotzdem sehr leicht (solange es nicht bergauf geht).

Nach dem Einkauf musste ich mit dem Babboe eine Kehrtwendung vornehmen. Das ist mit dem 2,17 Meter langen Babboe gar nicht so einfach, denn der Wendekreis ist ziemlich groß und beim Rückwärtsfahren erlischt – zu meinem Erstaunen – die Herstellergarantie. Angeblich kann die Kette abspringen und das Lastenrad beschädigt werden.

Gewundert habe ich mich auch darüber, dass beim Babboe die Vorderlichter anscheinend nicht serienmäßig sind...

**Fazit:** Das Babboe ist ein komfortables Allzweck-Lastenrad. Das Fahren macht Spaß, auch wenn es noch Verbesserungspotenzial gibt.

e-zweirad.at  
babboe.at



DOUZE CYCLES

## Aufblasbare Holme für die Zappelfracht

Jan Killian



**D**as Douze F1 in der getesteten Family Version mit langem Radstand und Canopy bietet Kindern und Gepäck reichlich Platz. Das Fahrverhalten ist ähnlich wie bei einem Lkw: ohne Last hart und sprunghaft, aber mit Gewicht stabil. Die Acht-Gang-Nabenschaltung reicht für die Stadt, große Steigungen sollte man besser umfahren.

Erwähnenswert die Details: Die Seilzuglenkung mit bis zu 75-Grad-Lenkwinkel lässt uns praktisch am Stand wenden. Gewöhnungsbedürftig ist das indirekte Lenkverhalten. Aufblasbare Holme geben in der Ka-

bine Stabilität, und verhindern blaue Flecken, wenn die Zappelfracht lautstark Schräglage einfordert. Der Sicherheit dienen auch die Dreipunktsicherheitsgurte, die sich von den kleinen Passagieren nie selbst öffnen lassen (auch nicht von manchen Eltern). Schwierig zu öffnen sind auch die Reißverschlüsse am Verdeck. Sie sind so hakelig, dass man versucht ist, mit roher Kraft vorzugehen – und wir wissen ja, was dann passiert.

**Fazit:** Ein durchdachtes, leichtes Allroundlastenrad. douze-cycles.com

KTM MACINA E-SHOPPER

## Gut für Joghurt, nix für Kühlschränke

Peter Bals



**D**er erste Blick lässt nicht ein Lastenrad vermuten, eher ein pfiffig gestaltetes Hollandrad im Kompaktformat – nicht umsonst gab es einen Design-Preis dafür.

Man sitzt eher wie auf einem Puch-Maxi als auf einem Trekkingrad, der niedrige Einstieg freut auch ältere Semester. Der Lenker ist mit Schnellspanner höhenverstellbar, der Sattel bequem. Und los geht's: der Mittelmotor schiebt an, kaum dass man das Pedal kitzelt. Vier Leistungsstufen gibt es, zusätzlich ein Knöpfchen für die „Wegfahrlilfe“. Mit komfortabler Laufruhe geht es dahin. Steile Straßen (geschätzt über 15 Prozent Steigung) meistert man mit einem Achselzucken – wenn man rechtzeitig hinunterschaltet.

Die Verarbeitung ist sehr solide, als hätte Vulcanus selbst die Haltestangen der Lastkörbe geschmiedet. Nabenschaltung Nexus mit acht Gängen und Freilauf lassen herausgesprungene Ketten vergessen, Scheibenbremsen sorgen für gute Bremsergebnisse.

Die Transportkapazität ist nicht üppig, die Beladung ist vorne mit 15 Kilo, hinten mit 35 Kilo begrenzt. Kühlschrank oder Matratze müssen anders ans Ziel kommen. In den Körben – mit Racktime Klicksystem – hat gerade eine Bierkiste Platz. Vorne ist noch dazu bei hohem Ladegut der Lenker im Weg.

**Fazit:** Der E-Shopper ist eher schmucker Kleinlieferwagen als Lkw. Für den täglichen Einkauf im Grätzel gut geeignet, man spart sich das Bergen von zerquetschten Joghurtbechern aus überfüllten Packtaschen. Und wenn man das Rad mit weiteren Racktime-Produkten oder Eigenkonstruktionen nachrüstet, wird ein richtiges Lastenrad daraus. ktm-bikes.at

Anzeige

BESUCHEN SIE UNSERE  
NEUE WEBSEITE!

alles  
muss  
fließen

PARKEN, LEIHEN, LADEN –  
ALLES AN EINER BOX

WWW.SAFETYDOCK.COM

**SAFETYDOCK®**  
PARK SHARE CHARGE



## GAZELLE CABBY

# Über Stiegen in die Altbauwohnung

Magda Jöchler



**K**ein Radkeller, kein Innenhof. Wenn man unter diesen Voraussetzungen ein Lastenrad mit nach Hause nimmt, wird die Altbau-Wohnung zum echten Problem. Einzige Lösung: Das Cabby C7 vom holländischen Hersteller Gazelle muss mit in die Wohnung. Bei einem Leergewicht von knapp 40 Kilogramm und 2,5 Metern Länge ist das selbst zu zweit ein Kraftakt. Wie sollen da erst die Testfahrten werden?

Antwort: Erstaunlich gut. Ich bin überrascht, wie schnell ich mit der langen Achse des einspurigen Rades zurechtkomme. Schon nach den ersten Metern gewöhne ich mich daran, den Lenker beim Abbiegen etwas später einzuschlagen, um nicht mit Straßenschildern oder Gehsteigkanten zu touchieren. Auf glattem Asphalt gleitet das Cabby genauso dahin wie auf den leicht vereisten Schotterwegen entlang der Alten Donau.

Bei voller Transportkiste und niedrigem Tempo erfordert es etwas Übung, das Gleichgewicht zu halten. Bis zu drei Kinder haben in der Kiste Platz. Sitzbank und Gurte können mit wenigen Handgriffen herausgenommen werden. Ohne Fracht kann man die Kiste aus Lkw-Planen zusammenklappen und das Rad dadurch verschmälern. Der Verschluss aus Hartgummi erweist sich aber als hartnäckig und ist – vor allem mit Handschuhen – nur mit viel Kraft aufzubekommen.

Einfacher gelingt das Anfahren. Die Nabenschaltung lässt sich auch im Stehen schalten. Ist das Cabby erstmal in Fahrt, funktioniert die Gangschaltung ähnlich: Möchte man einen neuen Gang einlegen, müssen die Pedale kurz stillstehen. Das funktioniert nicht immer reibungslos. Vor allem der erste Gang will nicht so richtig einrasten.

**Fazit:** Wahrscheinlich sollte die Testfahlerin noch ein paar Wochen üben...

[gazellefahrrad.at](http://gazellefahrrad.at)

## WORKCYCLES FR8

# Eine Santa-Bike für schwere Lasten

Willi Grabmayr



**N**achdem mit fortschreitendem Alter das Erklimmen der Wiener Stadterrassen immer mühsamer wurde, reifte in mir der Entschluss, ein elektrifiziertes Fahrrad anzuschaffen. Es sollte zudem über ein höheres Transportvolumen verfügen, da ich mit dem bisher benutzten Fahrradkorb nicht immer das Auslangen fand.

So begab ich mich also auf die Suche nach solch einem Wunderwuzzi-Fahrzeug. Nach kurzem Zwischenspiel mit einem Nachrüstmittelmotor, der mit meiner Gewichtsklasse jedoch überfordert war, begab ich mich in den Lastenrad-Shop Heavy Pedals am Hundsturm in Margareten.

Mein Blick blieb schließlich an einem holländischen Transportfahrrad der Marke WorkCycles mit dem Namen Fr8, also FrEight (englisch für: Fracht), hängen. Das Stahl-Rad verfügt über einen am Rahmen befestigten, massiven Frontgepäckträger, der mit Euronorm-Boxen (bis 60 mal 40 Zentimeter) bestückt werden kann. Weiters ist ein besonders langer Gepäckträger für zusätzliche Lasten oder auch für eine Doppelsitzbank vorhanden. Insgesamt ist das Rad bis zu einem Totalgewicht von 250 Kilo beladbar!

Von der Ausführung des Rades und seinem Spurverhalten war ich gleich schwer begeistert. Bei einer Amsterdam-Reise schaute ich dann noch direkt bei WorkCycles vorbei, um auch die Pedelec-Version zu testen. Nach weiteren nicht einmal zwei Monaten wurde mein weihnachtsmannrotes Rad geliefert und bei der Critical Mass gebührend eingeweiht.

**Fazit:** Nach einigen, inzwischen behobenen Verständigungsschwierigkeiten mit der Motorsteuerung bin ich nunmehr restlos von meinem Santa-Bike begeistert.

[workcycles.com](http://workcycles.com)

## TERN CARGO NODE

# Falten, laden, U-Bahn-Fahren

Margit Palman



**M**it dem Tern Cargo Node ist dem taiwanesischen Hersteller ein ganz besonderes Fahrrad gelungen: Eine Kombination aus falt- und aus Lastenrad mit den entsprechenden Vorteilen von beiden. Trotz seiner Länge ist das Note wendig, besitzt große Packtaschen und bleibt dennoch im Grunde ein Zwerg unter den Lastenrädern. Beim Faltvorgang schrumpft es um ein gutes Drittel und passt daher sogar in einen mittelgroßen Autokofferraum (bei umgelegten Rücksitzen). Man kann es auch ohne weiteres in die U-Bahn mitnehmen.

Die Konstruktion ist einfach: Ein Klapprad mit einem typischen Tern-Rahmen, bei dem man als Hinterbau ein zusätzliches Rahmenstück als Verlängerung angefügt hat.

Gleich nach dem Abholen des Rades kann der Fahrspaß beginnen. Eingewöhnung ist keine erforderlich, und Höhenmeter sind mit den 16 Gängen kein Problem. Auch ohne Motor! Beim Einkauf muss nicht auf Volumen oder Gewicht des Ladegutes geschaut werden, man verstaubt den Einkauf einfach in den großen Packtaschen. Auch wenn der Hinterbau zum Draufsitzen verlockt, ist das Mitnehmen von Personen laut Beschreibung nicht vorgesehen.

Erfreulich fand ich die Beleuchtung, eine dynamobetriebene LED-Lampe mit 41 Lux, die auch dunkle Stellen der Wege ausleuchtet.

Gespart wurde bei der Klingel und leider löste sich immer wieder der Kotflügel aus seiner Halterung. Irritierend auch die vordere Schalteinheit für drei Gänge, tatsächlich hatte das Rad aber nur zwei Kränze vorne.

**Fazit:** Jedenfalls ein Rad für den täglichen Einkauf, für Langstrecken gut geeignet und U-Bahn-tauglich. Unschlagbar in seiner Flexibilität.

[heavypedals.at](http://heavypedals.at)

[ehs.at](http://ehs.at)

## Die DRAHTESEL Test-Crew



**Willi Grabmayr**

...Erfahrungen mit dem Santa-Bike



**Magda Jöchler**

...Südtirolerin vs. Nabenschaltung



**Omo Lisboa**

...Testperson umgibt ein Geheimnis



**Peter Bals**

...kein Joghurtbecher ward zerquetscht!

RIESE & MÜLLER PACKSTER NUVINCI 60

## Welpen Mio schläft – Mama fährt davon

Johanna Hanter



**A**ls Neo-Hunde-Mama bin ich nie allein unterwegs. Mein Welpen-Mädchen Mio bleibt nicht sitzen, also kommt sie im Hundeanhänger in die Transport-Box des Packster NuVinci. Es gibt ja genug Platz. Die Box ist als Stecksystem konstruiert. Die losen Wände sind mit einem Spanngurt verzurt und können einfach demontiert werden, falls etwas Breiteres transportiert wird. Zunächst ohne Motor. Ich bin ja noch jung, und es geht gut dahin. Erst im Flachen, dann ein kleiner Hügel. Dank stufenloser Nabenschaltung und Riemenantrieb ist es unmöglich, durch Verschalten den Antrieb zu ruinieren – was bei schwerer Last sonst schnell passieren kann.

Ich schalte den Motor dazu und stelle fest: E-Bikes machen faul; zumindest mich. Nun ist es vorbei mit meinen sportlichen Ambitionen. Immerhin steht am Display „Sport“ – einer der vier Modi: Eco, Tour, Sport oder Speed. Jetzt ist auch das „Universum-Viertel“ im 14. Bezirk,

wo die steilen Gassen Namen wie Saturnweg, Sonnenweg und Venusweg tragen, ein Klacks.

Da ich das Fahrverhalten als Lastenradbotin gewohnt bin, brauche ich eine zweite Meinung. Also auf zu meiner Mama, Freizeitradlerin und Cargo-Bike-Rookie. Das Rad ist schnell angepasst: Die Sattelstütze mittels Schnellspanner sowieso, und auch die Lenkerhöhe per Einrastsystem (wie bei einem Staubsauger). Gerade Lastenräder werden gerne geteilt, und so kann jeder die bevorzugte Sitzposition einnehmen.

Zu Beginn ist Mama skeptisch. Sie findet das Fahrgefühl wackelig. Doch bald fährt sie mir glatt davon. Traut sich um Kurven und über ver-eiste Parkwege.

Am Heimweg der ultimative Test: Michaelerplatz. Trotz Kopfsteinpflaster schläft Mio tief und fest. Federgabel und extra breites Hinterlaufad machen es möglich.

**Fazit:** Test bestanden!

[www.r-m.de](http://www.r-m.de)

## ➤ Mit Kind sicher on Tour

**THULE**  
SWEDEN



New

### Thule Yepp Nexxt Maxi

Leichter und sicherer, am Heckgepäckträger angebrachter Fahrradkindersitz mit modernem Design, der Ihrem Kind erstklassigen Komfort bietet.

Bring your life  
[thule.com](http://thule.com)

# Kippt sehr schick: Die Luxuskutsche

Oma Lisboa



Die ersten Fahrminuten mit dem schicken „Butchers&Bicycles“-E-Lastenrad sind ernüchternd: So muss es einem Radfahranfänger gehen, der ständig das Gefühl hat, sofort umzufallen. Kann ich nicht mehr Rad fahren, was ist los? Dabei bin ich ja im Lastenrad-Fahren auch mit schwerer Beladung geübt...

Doch schon bald gewöhne ich mich an die ungewohnte Neigetechnik – das „Built to Tilt“-Driving System des dreirädrigen Kindertransporters. Immer flotter radle ich durch die Stadt. Gut, dass ich die ersten Kilometer ohne Beladung geübt habe, denn vor allem das Kurvenverhalten ist ungewohnt. Die Lasten sollten auch nicht ganz vorne auf der Ladefläche liegen.

Sonst verlagert sich der Schwerpunkt ungünstig: Beim Anfahren kann das Hinterrad wegrutschen bzw. das Gefährt wird kippelig beim Schieben. Bald sind auch schmale Radstreifen oder engere Kurven kein Problem – an das Kurvenver-

halten eines Zweirads kommt man aber nicht ganz heran.

Mein Testpassagier und Sohn, sonst nur das Mitfahren hinten am Yuba Mundo gewöhnt, war begeistert: die Aussicht sei viel besser und die Tür zum Einsteigen sehr komfortabel. Auch das höhere Tempo, das Mama dank E-Unterstützung in vier Stufen schafft, gefällt!

Die Ausstattung des 6.000 Euro teuren Butchers ist sehr umfassend: stufenlose NuVinci-380-Schaltung, Bosch-Performance-Mittelmotor, hydraulische Scheibenbremsen, super Beleuchtung, wind- und wetterfestes Verdeck, etwas schwergängiger Mittelständer, verschleißbares Handschuh-Fach mit Kaffeehalter. Schrecksekunde beim Test: mit einer Breite von knapp 91 Zentimetern passt das E-Bike nicht durch unser Haustor. Ein Faktor, den man beim Kauf bedenken sollte, wenn man vorhat, sich an dem Edel-Bike länger zu erfreuen...

[butchersandbicycles.com](http://butchersandbicycles.com)

[heavypedals.at](http://heavypedals.at)



**Margit Palman**

...nimmt das Lastenrad in die U-Bahn



**Jan Killian**

...mit dem Douze (fast) auf Weltreise



**Johanna Hanter**

...Pedelects machen sie faul



**Mario Sedlak**

...es gibt kein Zurück!



**Johann Werfring**

...geht auch für Weinkisten



Unbeschwert Radfahren. Alle Sorgen zurücklassen. Mit benutzerfreundlichen Techniken, wie einem extra leisen Motor und dem interaktiven Display, wird jede Fahrradtour zu Genuss pur.





## BICICAPACE CLASSIC

# Gut, aber besser mit Rolltreppe

Johann Werfring



**B**eim Bicipace handelt es sich gewissermaßen um das Einsteigermodell zu den Lastenfahrrädern. Getestet habe ich es einige Wochen lang in der kältesten Phase des Winters. Die Fahreigenschaften sind auch in voll beladenem Zustand (etwa mit zwei Sechser-Kisten Wein und einer vollbepackten Tasche) optimal.

Das getestete Rad verfügt über drei Gänge, was bei starker Steigung erhöhten Kraftaufwand erfordert. Verfügbar sind aber auch 6-Gang-Ausführung und Acht-Gang-Ausführungen, womit Steigungen selbstredend leichter zu bewältigen sind. Infolge des mit Stretch-Verschluss abgedeckten Frachtbehältnisses bleibt das Frachtgut auch bei Regen stets im Trockenen.

Eine Mitnahme in die U-Bahn ist kein Problem. Der Platzbedarf ist kaum größer als beim herkömmlichen DRAHTESEL. Bei meinem Test der U-Bahn-Tauglichkeit des Rades war in der Station Herrengasse die Rolltreppe außer Betrieb. Mit ziemlicher Anstrengung schaffte ich es dennoch, das kompakte Lastenrad die vielen Treppen hinaufzuschleppen (dies, obwohl im Frachtkorb zwei voll bepackte Taschen verstaut waren). Zum Tragen ist das Rad indes – wegen der einseitigen Gewichtsverlagerung im vorderen Bereich – nicht wirklich konzipiert.

Ein sicherer Stand beim Be- und Entladen ist infolge eines sehr soliden Ständers gewährleistet. Da der Rahmen sehr stabil ist, kann – bei größerem Frachterfordernis – mithilfe von Gummizügen auch der hintere Paketträger problemlos mitbenutzt werden.

**Fazit:** Alles in allem ein sehr gutes Gefährt zum Transport von kleineren Lasten – allenfalls auch überlegenswert als Zweitrad für spezielle Zwecke.

[www.bicipace.com](http://www.bicipace.com)

[heavypedals.at](http://heavypedals.at)

MARKE & TYP	PREIS*	GEWICHT	ZULADUNG	E-ANTRIEB	HANDLING	RADWEG	KINDER	SPERRIGES	VERARBEITUNG
Baboe Dog	ab 2.499,-	53kg	100kg**	optional	●●●●	●●●●	Ja	●●●●●	●●●
Douze Cycles F1	ab 2.330,-	23kg	155kg**	optional	●●●●	●●●●●	Ja	●●●	●●●
KTM Mazina E-Shopper	2.999,-	31,8kg	50kg	Ja	●●●●	●●●●●	Nein	●	●●●●●
Gazelle Cabby	ab 1.699,-	38,4kg	75kg	optional	●●●	●●●●●	Ja	●●●	●●●
WorkCycles Fr8	ab 3.299,-	31kg	220kg**	optional	●●●●●	●●●●●	Ja	●●	●●●
Terro Cargo Node	ab 1.898,-	24,5kg	135kg*	Nein	●●●●	●●●●●	Ja	●●●	●●●
R & M Packster nuvinci 60	ab 4.839,-	37,1kg	163kg**	Ja	●●●●	●●●●●	Ja	●●●	●●●●●
Butchers MK1-E	ab 4.990,-	49kg	100kg**	Ja	●●●●	●●●	Ja	●●	●●●●●
Bicipace Classic	ab 1.056,-	k.A.	30kg+25kg	optional	●●●●●	●●●●●	Nein	●	●●●

\*\*inkl. fahrende Person

\*Preisangaben in Euro

# Borgen statt kaufen

Lange bevor das Lastenrad schick und die Wirtschaft darauf aufmerksam wurde, war es bereits Teil der Fahrrad-Subkultur. Ein kleiner Ausflug zu den Anfängen des Lastenrad-Sharing



Produkte & Technik

ZEITREISE: Mario Sedlak

Vor zehn Jahren war es in Wien leicht möglich, sich einen Lkw auszuborgen, nicht aber ein Lastenrad. Harald, Daniel und Konrad aus der Wiener Fahrradszene erkannten: Das ist ein Hindernis auf dem Weg zu einer ökologischen Stadt. Um den Missstand zu beseitigen, gründeten sie im Jahr 2010 das Lastenradkollektiv. Den Anfang machte ein selbst gebasteltes Lastenrad namens „Long Jane“, das gegen freie Spende verliehen wurde. Die Gruppe wuchs rasch. Inzwischen ist die Wiener Flotte auf zehn Räder angewachsen – und Lastenrad-Sharing hat sich auch in vielen anderen österreichischen Städten etabliert.

## Ein E-Dreirad für Innsbruck

In Wien sind die Lastenräder des Kollektivs, für deren Anschaffung auf „Solifesten“ um Spenden geworben wurde, über die Stadt verstreut. Die Idee dahinter: Jeder soll eines in der Nähe haben. Wer etwas Größeres zu transportieren hat, sucht sich im Internet ein passendes Rad aus und nimmt Kontakt auf. Jedes Rad wird von einer bestimmten Person betreut. „Die Räder stehen aber nicht in Privatbesitz, sondern sind Allgemeingut“, erklärt Karl vom Lastenradkollektiv gegenüber dem DRAHTESEL: „Dadurch soll das Angebot langfristig stabil sein – nicht wie auf einer Verleihplattform, wo die Besitzer jederzeit entscheiden können, ihr Rad nicht mehr herzuborgen.“

Hinter Lastenrad-Sharing steckt freilich auch eine politische Idee, erläutert Karl: „Es geht uns auch darum, Alternativen zum allgegenwärtigen Kapitalismus zu schaffen.“

Den Wunsch nach einer lebenswerteren Stadt mit weniger Autos verspürten auch Sophia Neuner, Matthi-

as Dusch, Wendelin Sponring, Tabea Eichhorn und Hannah Göttgens in Innsbruck, die im Jahr 2015 den ersten kostenlosen Lastenradverleih in der Stadt gründeten. Ein Dreiradler mit E-Antrieb wurde mit Spenden finanziert und steht nun an wechselnden Stationen zur Nutzung parat. „Es ist cool, zu zeigen, was ohne Auto alles möglich ist“, erläutert Tabea ihre Motivation.

Um den Aufwand in Grenzen zu halten, funktioniert das Ausleihen teilautomatisiert über das Internet. Als Verleihstation dienen wechselnde Geschäfte – etwa das Cafe Crema oder Stefans Brotmanufaktur: Dort unterschreibt man ein Formular, zeigt den Ausweis her, zurückgebrachte Räder werden auf Defekte kontrolliert und der Akku wieder aufgeladen. Ähnlich läuft es mit LaRa in Wiener Neustadt, dem ersten freien E-Lastenrad in Niederösterreich.

## Immer mehr freie Lastenräder

Ganz ähnlich funktioniert auch eine Lastenrad-Sharing-Initiative in Graz, die 2014 von drei IT-Unternehmern gegründet wurde. Zwei dreirädrige Lastenräder wurden vom Umweltamt der Stadt Graz finanziert. Den laufenden Betrieb übernehmen Ehrenamtliche.

Sowohl für die Innsbrucker als auch die Grazer Initiative ist der Kölner Lastenradverleih Kasimir Vorbild. Die Kölner haben eine umfangreiche Info- und Vernetzungswebsite aufgebaut. Dort ist z. B. nachzulesen, dass sich die Idee der freien Lastenräder mit wechselnden Stationen seit 2013 im gesamten deutschsprachigen Raum verbreitet.

Weitere Lastenrad-Sharing-Angebote in Österreich sind auf der Website der Radlobby Österreich zu finden.

[www.lastenradkollektiv.at](http://www.lastenradkollektiv.at)  
[lastenrad-innsbruck.at](http://lastenrad-innsbruck.at)  
[das-lastenrad.at](http://das-lastenrad.at)  
[kasimir-lastenrad.de](http://kasimir-lastenrad.de)  
[radlobby.at/lastenrad-initiativen](http://radlobby.at/lastenrad-initiativen)  
[deinlastenrad.at](http://deinlastenrad.at)





Neue Serie:  
Radreisen zur Jahreszeit  
Seite 48

Pontebbana-Tour:  
Reisen mit Kleinkindern  
Seite 50

Mein Umzug: Glasgow –  
Wien mit Lastenrad  
Seite 54

RADREISEN FÜR JEDE JAHRESZEIT

## Narzissenblüte im Oberen Ybbstal

Zu Beginn unserer neuen Serie über Radtouren, die besonders gut zu einer bestimmten Jahreszeit passen, lädt unser Autor zur Birnbaum- und Narzissenblüte ins Mostviertel ein



ybbstalradweg.at  
Karte ab April bei Mostviertel  
Tourismus [www.mostviertel.at](http://www.mostviertel.at)  
erhältlich

Vom 19.-21. Mai 2017 findet heuer im Ybbstal das Narzissenfest statt

TEXT: Ernst Miglbauer

**W**er die frische Kraft des Frühlings im Zuge einer Radtour erleben möchte, dem sei das Mostviertel ans Herz gelegt: Eines der eindrucksvollsten Jahreszeitenereignisse ist dort die Birnbaumblüte, die üblicherweise Ende April einsetzt. Ein paar Wochen später inszeniert der Frühling dann im Oberen Ybbstal mit der Narzissenblüte ein weiteres Spektakel. Den besten Weg dabei eröffnet der Ybbstalradweg: ein entspanntes Bewundern der in Weißtönen gesprenkelten Wiesen, ob vom Sattel aus oder während einer Rast, abseits vom motorisierten Verkehr.

Der gesamte Ybbstalradweg läuft von Ybbs an der Donau nach Lunz am See. Ab Mitte Juni dieses Jahres wird im Oberen Ybbstal das neue 51 Kilometer lange Radwegstück zwischen Waidhofen und Lunz eröffnet – damit ist die Hälfte des 107 Kilometer langen Ybbstalradwegs auf Wegen abseits des Autoverkehrs befahrbar. Der Radweg folgt der ehemaligen Ybbstalbahn. Vor

über 120 Jahren kam in Opponitz der erste Zug dieser Linie an. Damals wurden die Festgäste samt pfauchender Lokomotive überschwänglich mit Gebirgsblumen-Sträußen begrüßt. Denn damals war das Obere Ybbstal nur über Höhenwege erreichbar. Die Ybbstalbahn öffnete mit der Trasse durch das Ofenloch, der beeindruckenden Ybbschlucht, neue Perspektiven für den Transport von Kleineisenprodukten wie Schaufeln und für Fahrten in das einstige Eisenstraßenzentrum Waidhofen.

### Radtouren zum Narzissenfest

Seit Jahren findet im Ybbstal das Narzissenfest statt – heuer vom 19. bis 21. Mai 2017. Besonders gut sind die Narzissenwiesen um Hollenstein mit dem Rad erreichbar. Dorthin führt heuer eine Radsternfahrt mit E-Bikes mit Start in St. Georgen am Reith. An den Haltestellen des Radwegs spazieren Narzissenfiguren. Auch die Mitnahme einer radlergerechten Narzisse ist

möglich, hergestellt beim „Narzissen-Schmieden“ im Hollensteiner Treffenguthammer, ohne Zutun der Natur und garantiert nicht verwelkend, weil aus Eisen. In Lunz am See wird der prominenten Blume des Ybbstals mit der Seebühne ein besonderer Rahmen geboten, inklusive Abendkonzert.

Knapp zwanzig Gasthöfe, Konditoreien, Hotels und Pensionen am Bahntrassen-Radweg zwischen Waidhofen und Lunz haben ihr Angebot auf Radfahrende ausgerichtet. Gleich in Waidhofen steht Johannes Kerschbaumer mit seinem Betrieb als leidenschaftlicher Radler für diese Hinwendung zu den neuen Gästen. Auf dem Weg nach Lunz warten radfreundliche Gastgeber mit Besonderheiten auf: in St. Georgen am Reith die Gulaschwirtin Prosini, in Hollenstein die Konditorei Schwarzmüller. In Lunz am See bietet der Zellerhof nicht nur ein Aufladen der Batterien für die E-Bikes an, sondern auch eine geruhsame Nacht für Radfahrende und deren Vehikel.





STORE  
ONLINE  
MOBILE

**ONLINE  
KAUFEN**



**-30%**

STATT 499,99\*

**349,99**

**IM STORE  
ANPASSEN**

**X-FACT**

**MOUNTAINBIKE MISSION ALU**

Für Damen und Herren // 21 Gang Shimano Schaltung // Alu Rahmen // V-Brake Bremsen // Federgabel

SCHALTWERK SHIMANO

GÄNGE 21

ZOLL 27,5

Angebote gültig in allen Hervis Stores solange der Vorrat reicht, längstens bis 31.03.2017. Trotz sorgfältiger Planung können die Aktionsartikel im Einzelfall aufgrund hoher Nachfrage bereits am ersten Tag ausverkauft sein – wir bitten um Ihr Verständnis. Irrtümer, Satz- und Druckfehler vorbehalten.

\*STATT = vom Lieferanten/Hersteller unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.

# Unterwegs in der dicken Berta

Als Teil ihrer mehrwöchigen Radreise fährt unsere Autorin samt Familie entlang der ehemaligen Pontebbana-Bahnlinie von Tarvis bis Resiutta bei Moggio Udinese

In der letzten DRAHTESEL-Ausgabe DE4/16 berichtete Wolfgang Wehap von seiner Radtour am Parenzana-Radweg, der in Triest beginnt und bis Porec (italienisch: Parenzo) in Istrien führt. Beide Radstrecken können für eine längere Radreise kombiniert werden.

REISEBERICHT: *Hanna Schwarz*

Ich: „Theo, was hat dir im letzten Jahr besonders gut gefallen – woran erinnerst du dich gerne?“

Theo: „Na da, wo wir weggefahren sind!“

Ich: „Wohin meinst du?“

Theo: „Na, mit der dicken Berta, mit dem Anhänger!“

Ich: „Ah – du meinst unsere Abenteuerreise ans Meer?“

Theo: „Jaaa, die mein ich!“

Im Gespräch mit meinem fast vierjährigen Sohn zu Silvester 2016/17 nach unserer Radreise.

Brücken mit atemberaubenden Ausichten auf das italienische Kanaltal. Die 47 Kilometer lange Strecke von Tarvis bis Resiutta bei Moggio Udinese ist Teil des Alpen-Adria Fernradwegs, der Salzburg mit Grado verbindet. Hat man die Höhenmeter bis Tarvis erst einmal erklommen, geht es 500 Höhenmeter bergab – fast ausschließlich auf Radwegen, ohne Autoverkehr.

In Tarvis gönnen wir uns das obligate Eis und den Spielplatz – gleich gegenüber der aufgelassenen Bahnstation. Schließlich radeln wir auf dem asphaltierten, mit Mittelstreifen versehenen und sehr gut ausgeschilderten Radweg weiter.

## Stiegen bei Pietratagliata

Den Kindern taugen die Tunnels, in denen es plötzlich ganz dunkel und kühl wird und sie die Taschenlampe einschalten dürfen. Nach unserer ersten Campingnacht kurz vor Bagni di Lusnizza radeln wir an kleinen alten Bahnhöfen vorbei, einer wurde zu einem netten Café umgebaut – Cappuccino, alte Gleise und Spielplatz – für alle etwas dabei!

Weiter geht es über hohe Eisenbahnviadukte, der Fella-Fluss tief unter uns, plötzlich unterbrechen Stiegen unseren Flow. Diese – sie befinden sich bei Pietratagliata – sind mit vollgepackten Rädern und Radanhänger nur mit erheblichem Aufwand zu bewältigen. Aber abgesehen von mehreren engen Pollern vor Straßenkreuzungen sind das die einzigen Hindernisse für unsere Dicke Berta.

## Ideale Einstiegsroute für Familien

Unser Fazit: Die Pontebbana ist die ideale Einstiegsroute für Radreisen mit Familie. Bei Radreisen mit Kinderanhänger ist – insbesondere als Neuling – die gefühlte Verkehrssicherheit ein zentraler Punkt. Die könnte nicht besser sein als auf einem Weg, den man ausschließlich mit anderen Radfahrenden und Wandernden teilt. Der Radweg ist auch breit genug, um nebeneinander zu fahren und tratschen zu können – während die Kinder gemütlich im Anhänger schlummern.

— Alpe Adria Radweg  
— Pontebbana Radweg



Diese Geschichte beginnt mit der „dicken Berta“, unserem Winther-Dolphin-Fahrradanhänger, mit dem wir unsere Kinder Theo und Janosch im Alltag durch die Stadt chauffieren. Im Herbst des vergangenen Jahres packten wir dann Berta, Zelt und die Kinder – (damals 1,5 und 3,5 Jahre – und begaben uns auf eine insgesamt sechswöchige Reise nach Kroatien. Für die Anfahrt mit dem Fahrrad von Villach nach Mali Lošinj brauchten wir zehn Tage. Die Route führt entlang einiger stillgelegter Eisenbahnstrecken. Besonders angenehm und familienfreundlich ist der Pontebbana-Radweg.

## 50 Kilogramm Zusatzgewicht

Unsere Kinder sind die Dicke Berta gewöhnt – in Wien fahren wir meist mit ihr, wenn auch kürzere Strecken und leichter beladen. Wir Eltern müssen uns an das Zusatzgewicht definitiv erst gewöhnen. Bepackt mit Zeltsachen, vier Schlafsäcken, vier Kleidersäcken, Kochgeschirr, Essen und natürlich Spielzeug für die Kinder hat man an die 50 Kilogramm samt Radanhänger zu ziehen. Dieses Zusatzgewicht spürt man bei den Steigungen (nach Tarvis), bei steilen (18 Prozent) Abfahrten (erst in Cres) oder bei schmalen Radwegsdurchfahrten.

Aber der Reihe nach: In Tarvis beginnt der 2012 großteils fertiggestellte Pontebbana-Radweg – auf einer bereits 1995 stillgelegten Eisenbahnstrecke. Er führt durch spärlich beleuchtete Tunnels und über mächtige



**Campen mit Kleinkindern?**  
Kein Problem.  
Nur das Zelt sollte groß genug sein



**Janosch und Theo**  
waren während der insgesamt sechs-wöchigen Reise 1,5 beziehungsweise 3,5 Jahre alt





## 10 Tipps für Radreisen mit Kleinkindern



**Hanna Schwarz** ist Volksschullehrerin mit Zusatzausbildungen in Montessori- und Waldpädagogik. Während des sechswöchigen Familien-Radurlaubs in Kroatien hatte die Mutter zweier Buben reichlich Gelegenheit, Reise-Erfahrungen mit Kleinkindern zu sammeln

1

Kinder mit kurzen Strecken an den Radanhänger gewöhnen – so wird der Anhänger schnell zum gewohnten Rückzugsort. Die Umgebung kann sich ändern – aber der Rückzugsort bleibt immer gleich: das gibt Sicherheit

2

Immer etwas Essen parat haben

3

Kuscheldecke mitführen

4

Bluetooth-Lautsprecher für Hörgeschichten im Radanhänger (verbunden mit dem Handy des Ziehenden)

5

Fixe Radelzeiten, die zum Tagesablauf – und den Schlafgewohnheiten der Kinder passen. Z. B. vormittags zwei Stunden radeln (Vormittagsschläfchen). Nachmittags eine Stunde radeln (so schafft man ca. 50 Kilometer am Tag)

6

Mittagessen immer in der Nähe eines Spielplatzes planen, damit der Bewegungsdrang der Kinder gestillt wird

7

Kleines Ritual zum Abfahren (damit die Kinder das Fahren als was Lustvolles erleben können) – bei uns: ein Mal Drücken auf die Nase mit einem Tütüüüt fürs Losradeln

8

Zeit genießen, in der die Kinder während der Fahrt im Anhänger schlafen – da kommt man endlich ungestört zum Plaudern

9

Viel Geduld und Nerven (sagt Papa). Singen hilft bei „unrunden“ Kindern (meint die Mama)

10

Stehen bleiben, wo es etwas zu entdecken gibt – lässt die Strecke für die Kinder zum Abenteuer werden (z.B. bei Traktoren, Tierkoppeln, Spielplätzen, Seen)

Anzeige



# Ihr Rad fährt jetzt Railjet.

In ausgewählten Railjets auf der Weststrecke und der Südstrecke.

Jetzt buchen!



Alle Infos auf [oebb.at/fahrrad](https://oebb.at/fahrrad)



# mit dem Fahrrad

# Vier mal Deutschland



## Romantische Straße

Termin: Mi 07. - So 11.06.17  
mittelalterliches Flair, Fachwerkhäuser,  
Fuggerstadt Augsburg, Auwälder Lech  
Preis: 695,00

## „Moin“ in Ostfriesland

Termin: Sa 08. - So 16.07.17  
Werften, Wattenmeer, Seehunde,  
Otto-Haus, Hamburg, Hanse  
Preis: 1.550,00

## Thüringer Wald

Termin: Di 25. - So 30.07.17  
Goethestadt Weimar, Lutherstadt  
Eisenach, Wartburg, liebliches Ilmtal  
Preis: 855,00

## Innradweg

Termin: Do 07. - So 10.09.17  
Wilder Kaiser, Wasserburg am Inn,  
Barock in Schärding, Unterer Inn  
Preis: 525,00

## Weitere Rad-Schmankerl

Bosnien	: Flusswandern
Frankreich	: Loiretal 2
Polen	: Hohe Tatra
Rumänien	: Donau-Delta
Schweiz	: 9 Seentour
Ungarn	: Theiß, Puszta
Tschechien	: Elbe 1
Italien	: Umbrien

Fragen Sie nach unserem  
detaillierten Rad&Kultur Katalog  
Wir senden diesen gerne zu!

Email: [rad@elitetours.at](mailto:rad@elitetours.at)

## Leistungen:

Busreise, N/F oder Halbpension,  
Rad-/Gepäcktransport, techn. Support,  
detaillierte Tourinfos + Pläne,  
GPS Navigation, Tourbegleitung,  
Radreiseversicherung & Stornoschutz



[www.eliteradtours.at](http://www.eliteradtours.at)

ELITE TOURS Reisebüro GmbH  
1010 Wien, Operngasse 4 - Tel: 513 22 25



# Der Umzug

Unser Autor hat sein Leben in Glasgow satt. Er packt seine Besitztümer aufs Lastenrad und fährt 3.535 Kilometer nach Wien, um neu anzufangen

UMZUGSBERICHT: *Adam Carmichael* ILLUSTRATIONEN: *Miguel Ángel Camprubí López*

1

Drei Jahre lang studierte ich in Glasgow Musik. Zwei davon kämpfte ich außerdem mit strömendem Regen und Wind als mobiler City-Bike-Mechaniker. Mein Leben war sehr in Ordnung. Doch eines Tages bemerkte ich, dass dieses Kapitel meines Lebens gerade in Begriff war, zu enden. In meinem Kopf hatte sich eine verrückte Idee festgesetzt: Alles hinschmeißen, Hab und Gut verkaufen, aufs Rad setzen und rüber aufs Festland fahren.







2

Ich packte den verbliebenen Hausrat auf mein Omnium Cargo-bike: Insgesamt 205 Kilogramm wog das Gefährt jetzt. Das Ziel: Wien. Irgendeine unbekannte Kraft zog mich dorthin. Doch schon kurz, nachdem ich Glasgow hinter mir gelassen hatte, stieß ich auf die erste Herausforderung: mein neues Reise-Tempo. Laaaaaaaaangsam. Naja, eigentlich war's auch nicht so langsam, sobald ich in Schwung kam, aber trotzdem wesentlich langsamer, als ich es gewöhnt war. Allerdings erwies sich das neue Tempo als intensiv bereichernde Erfahrung. Tag für Tag veränderte sich meine kleine Welt – Landschaft, Infrastruktur, Völker und Dialekte – ein kleines bisschen.



3

Wenn das Fahrrad so viel wiegt wie ein Moped, wenn du zumindest 130 Kilometer am Tag machen willst und wenn dir der Sommer 28 Grad Hitze beschert, gerätst du irgendwann an deine Grenzen. Inzwischen weiß ich: an manche der schönsten Punkte im Leben gelangt man nur über den Weg der Erschöpfung. Ich glaube, die Londoner Radbotin und Weltradreisende Emily Chappell meint genau dieses Gefühl, wenn sie schreibt: „Eine eigentümliche Erfahrung der Stille erleben jene, die sich so weit bewegen bis sie ins Zentrum dieser Bewegung gelangen und darüber hinaus.“



4

Während meiner Reise war mein altes Leben fürs erste einmal zu Ende: Als hätte jemand die Pause-Taste gedrückt. Ich fuhr von Glasgow nach Leeds. Nahm die Fähre von Harwich nach Holland. Über Apeldoorn ging es nach Bremen und Hamburg. Entlang der Elbe nach Dresden. Es folgten Chemnitz, Zwickau. Kronach, Bamberg, Nürnberg, Ingolstadt. Schließlich am Donauradweg: Passau, Linz und Wien. Meistens kam ich bei Freundinnen und Freunden, oft bei Radbotinnen und -boten unter. Hin und wieder schlief ich einfach in deren Büro. Manchmal nur im Zelt. Ich fühlte mich frei wie noch nie. Es war aber keine passive Freiheit, wie man sie aus dem Urlaub kennt, wenn man mal dem Alltag entkommt. Sondern eine aktive Freiheit, selbstbestimmt und unabhängig, und doch meiner ständig wechselnden Umgebung unterworfen.





5

Eins wusste ich mit Sicherheit.  
Ich wollte unbedingt bei Wiens  
einzigem Radbotinnen und -boten  
Kollektiv arbeiten: Hermes.  
Für mich eine wichtige Chance,  
getreu meiner Einstellung zu leben.  
Noch bevor ich eine neue  
Wohnung hatte, fuhr ich zu  
Hermes, stellte mein vollbepacktes  
Lastenrad vor das Fenster und  
erklärte Pavo, dass ich gerade aus  
Glasgow hergeradelt war.  
Ich hinterließ meine Kontaktdaten  
und hoffte, dass ich einen guten  
ersten Eindruck gemacht hatte.



6

Tatsächlich fand ich mich nach  
ein paar Wochen zwischen den  
Autos wieder. Immer noch dran,  
meinen Herzschlag mit dem der  
fremden Stadt zu synchronisieren.  
Ich war angekommen.  
Ganz verschwunden ist die  
Sehnsucht, einfach weiterzufahren,  
allerdings nicht. Ein Teil von mir  
will immer aufs Neue aufbrechen.  
Dorthin, wo die Donau ins Meer  
mündet, wo ich eine neue Sprache  
lernen muss oder wo ich mich  
bloß verliebe.



*Aktuelles aus dem*  
**ARGUS  
 Shop**



**NOWS**

Premo R Mini – eine Micro-Luftpumpe  
 (13 cm lang) mit 160psi / 11 bar und nur 49 Gramm

22,90 Euro



**LiteLok**

Neu im ARGUS-Shop! Ein robustes  
 Fahrradschloss unter 1 kg. Das LiteLok  
 Fahrradschloss beeindruckt durch Optik,  
 Leichtgewicht und Sicherheit

120 Euro



**Closca-Faltheilm**

Closca Fuga beweist, dass  
 Sicherheit schick aussehen kann.  
 Mit viel Style und dem praktischen  
 Faltpinzip ist er ein toller Begleiter  
 für modebewusste Städter

um 120 Euro



**G-Form Protektoren**

super leicht, atmungsaktiv und maschinenwaschbar.  
 Das voll bewegliche Design von G-Form bietet  
 optimalen Schutz mit so gut wie keinem Gewicht

ab 74,90 Euro



**Knog Oi**

Fahrradklingel – Glocke ganz neu  
 interpretiert im stylischen Look

ab 19,90 Euro

**Das neue ARGUS Fahrrad**

Ein Fahrrad nach dem eigenen Wunsch: Bestimmen Sie  
 alles selbst: von den Komponenten bis zur Farbe oder  
 lassen Sie sich von uns beraten und wir bauen das Rad,  
 das Ihren Wünschen entspricht.

ab 599 Euro



**Veganski light bag**

Stylischer Fahrradricksack mit 700 Gramm  
 hand made in Polen aus Cordura 1000D

87 Euro

**ARGUS-Shop** in der Frankenberggasse 11, 1040 Wien, Mo-Fr 14-19 Uhr, Sa 10-14 Uhr

Für mehr Informationen rund um ARGUS-Mitgliedschaft und Produkte rufen Sie uns an (01/505 09 07) oder  
 besuchen Sie uns in der Frankenberggasse. Wir informieren und beraten Sie gern! Bestellungen auch telefonisch,  
 im Web oder per Mail [argusshop.org](http://argusshop.org), [shop@argus.or.at](mailto: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





## Briefe aus der Ferne

Dieses Mal: Rovaniemi

Mit einer Fläche von 8.017 Quadratkilometern ist Rovaniemi, die Hauptstadt der finnischen Region Lappland, die flächengrößte Stadt Europas. (Zum Vergleich: Wien hat 415 Quadratkilometer.) Die eigentliche Kernstadt, wo 86 Prozent der Einwohner leben, befindet sich am Polarkreis. Wer nun meint, Radfahren sei deshalb in den Wintermonaten wenig populär, liegt vollkommen daneben.

Rovaniemi ist nämlich perfekt fürs Biken: Verlässliche Schneeräumung, wenig Kfz-Verkehr und kein Streusalz machen das Radfahren zum Genuss. Fahrradwege überziehen die ganze Kernstadt. Einer von ihnen führt angeblich sogar direkt zum Weihnachtsmann, der in der Stadt seinen offiziellen Wohnsitz hat.

Auch wenn die Sonne im Winter kaum zu sehen ist und die Temperaturen mitunter auf minus 20 Grad sinken, ist es für die Menschen in Rovaniemi

selbstverständlich, zur Schule oder Arbeit zu radeln. Voraussetzung dafür ist natürlich die richtige Kleidung, gute Reifen und eine wärmende Gesichtsmaske. Radfahren ist nicht nur ein wesentlicher Teil der nordfinnischen Kultur, es hat Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln. So brauchen die Räder etwa im Vergleich zum Kraftfahrzeug nicht vorgewärmt werden – bei den typischen Minus-Temperaturen hier springt kein Wagen ohne Motorvorbereitung an.

Ein weiterer Grund, in Rovaniemi mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, ist die Lichtstimmung. Das dunkelblaue Licht (kaamos in Finnisch), das für die Winterdunkelheit typisch ist, wird vom Schnee reflektiert. Und mit ein bisschen Glück tanzt das Nordlicht am Himmel.

*José-Carlos García-Rosell*  
Universität Lappland



Trotz minus 20 Grad: Rovaniemi ist perfekt zum Rad fahren

Anzeige

[www.abus.com](http://www.abus.com)

**ABUS**

Security Tech Germany



**Yadd-I™**

**STYLE  
MEETS  
STRENGTH**



DER URBANE BIKE-HELM STEHT FÜR HÖCHSTE SICHERHEIT IM MODERNEN LOOK. DAS EINZIGARTIGE DESIGN SETZT AKZENTE UND HEBT DEN BIKER VON DER MASSE AB.



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



## #DE 4 / 16 #Fünf Jahre mit Martin Blum

„Fünf Jahre mit Blum“ übertitelt der jüngste DRAHTESEL einen Artikel über den Fahrradbeauftragten der Stadt Wien. „Das Radverkehrsnetz wurde um mehr als hundert Kilometer (seit 2011) erweitert“ ist hier zu lesen. Sollen wir das wirklich glauben?

Nun, einerseits ist dieses legendäre „Netz“ in den Publikationen der Stadt tatsächlich von 1.205 Kilometer im Jahr 2011 auf 1.317 aktuell gewachsen. Blicken wir auf die Zahlen der vergangenen drei Jahre, so zeigt sich allerdings folgendes Bild: Jährliche Steigerungen von 1,5 bis 2,2 Prozent. Nicht berauschend für eine Stadtverwaltung, die sich angeblich zweistellige Radverkehrsanteile vorgenommen hat, aber immerhin. Sieht man sich aber die ebenfalls von der Stadt Wien publizierten Angaben zum „Bauprogramm Radverkehrsanlagen“ an und addiert die Länge der dort fertig gestellten Anlagen, sieht das Bild schon deutlich anders aus: Ein reelles Wachstum dieses „Netzes“ um 2 bis 2,8 Promille.

„Wie das, Travnicek?“, möchte man mit Gerhard Bronner fragen. Nun, zur Lösung dieses Rätsels muss man sich schon ein wenig in den online verfügbaren Stadtplan von Wien mit eingeblendeten Radverkehrsanlagen vertiefen. Da findet sich mitunter Kurioses. So ist etwa die Habsburgergasse bis zum Petersplatz als „Radweg“ vermerkt, dort gibt es aber keine wie immer gear-tete Einrichtung, die sich als Radweg bezeichnen ließe. Es fahren ja beispielsweise auch Busse der Linien 1A und 2A durch. Hier wurde schlicht und einfach etwas in den Stadtplan „gepinselt“, was in der Wirklichkeit nicht existiert. Neben den Bediensteten, die tatsächlich auf den Straßen baulich tätig sind, gibt es auch noch irgendwo in geheizten

Stuben offenbar etwa zehnmal so eifrige Bedienstete, die Radverkehrsanlagen lediglich in den Plänen anlegen. So kommt es dann zum „Radverkehrsnetz“ und den behaupteten Steigerungen.

Markus H. Edelmann, Wien

## #Beleuchtung

In der letzten Zeit haben sich bei mir die Begegnungen mit Radfahrenden gehäuft, die mit sehr grellen und blendenden Lampen unterwegs sind. Für einige Meter radelt man dann geblendet im Blindflug dahin.

Es soll sich jeder Radfahrer für sich vorstellen, wie es wäre, wenn man sich selbst mit dem Rad bei Dunkelheit begegnet. Kommt man dabei zu dem Schluss, dass man sich selbst blendet, sollte man vielleicht etwas dagegen unternehmen.

Ich fordere aber, noch einen Schritt weiterzugehen und sich Gedanken über das eigene Auftreten im Verkehr zu machen, so dass ein höchstmögliches Maß an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht wird.

Thomas Jäger, Linz

## #Umweltzonen #Diesel #Verbot von SUV

Umweltzonen für Wien sind notwendig, da haben die Grünen recht. Denn der Autoverkehr ist eben ein Hauptverursacher dieser schlechten Luft in Wien. Natürlich streitet es die Autolobby ab. Auch gehörte der Preis für Diesel drastisch erhöht. In der Stadt sollte es ein Verbot für Geländewagen und SUV geben.

Ernst Pitlik, Wien

Anzeige



**LASTENRÄDER**  
auch als E-Bike Variante

**WWW.BIKEMORE.AT**

AGA VENWEG 21, 1220 WIEN



Kommunikation unter Radfahrenden ist – anders. Man findet häufig schnell zueinander, und das Du-Wort wird ungefragt gebraucht. Wahrscheinlich verbinden die gleichen intensiven Erlebnisse, von Muskelschmerzen bis zum Verkehrsgewühl, von Reiselust bis zum interkulturellen Austausch.

Wir waren einander auf der Landstraße radfahrend begegnet und fuhr nun schon etwa eine Stunde miteinander, abwechselnd Windschatten gebend – zwei ältere Herren, die das wohl viele Jahre und tausende Kilometer schon gepflegt hatten. Da braucht es kaum Worte dazu.

Im Städtchen am See verlor ich dann meinen Zufallsbekannten aus den Augen und sah ihn erst später wieder, auf einer Bank sitzend, das Fahrrad an den schattenspendenden Baum gelehnt. Mit einer sparsamen Geste wies er auf die Bank, und ich setzte mich zu ihm. Wir schauten beide auf den See hinaus, lange Zeit in Gedanken versunken.

Da sagte er, den Blick unverwandt aufs Wasser gerichtet: „Ich werde meiner Tochter sagen, dass ich sie liebe.“ Und dann erzählte er in wenigen Worten die Geschichte seiner Tochter, die er vor Kurzem nach Jahren getroffen hatte, und der er nun wieder näher kommen wolle.

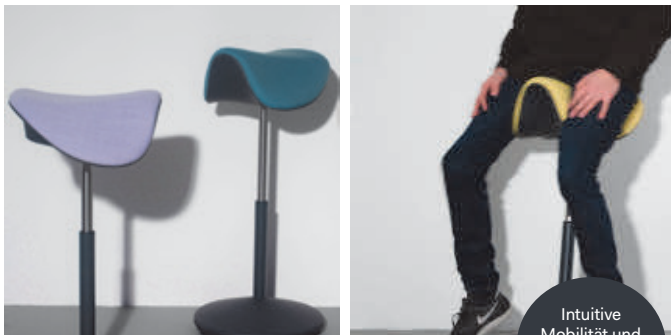
Wir schauten wieder beide auf den See hinaus, die Wellen platschten ans Ufer. Ich berichtete vom verkrachten Verhältnis zu meinem Vater. Erst in seinen letzten Monaten waren wir einander näher gekommen, erst als ich begann, ihn zu verstehen.

Kommunikation unter Radfahrern ist – anders. Sie begegnen einander, als teilten sie ein Stück Vergangenheit. Man spürt Vertrautheit und ein Gefühl der Gemeinsamkeit. Seelenverwandtschaft? Wenn die Liebe durch den Magen geht, dann definiert sich die Seele vielleicht auch durch die Beinmuskulatur. Eine „Wadenverwandtschaft“ also.



**Reinhold Seidl**  
ist Mediendesigner und Journalist in Wien. Er betreibt das Fahrrad-Textportal [bikeletter.at](http://bikeletter.at)

Anzeigen



Intuitive  
Mobilität und  
höchster Komfort  
leicht gemacht

Motion , der neue ergonomische Bürostuhl mit sattelförmigen Sitz von Varier.

wohnstudio hammetter



[www.gesundes-sitzen.at](http://www.gesundes-sitzen.at)

varier

**DRAG™**  
Partner gesucht in ganz Österreich

BULGARIA

Bluebird TRACK



UEC OFFICIAL SUPPLIER DRAG BICYCLES PUBLIC SPONSOR OF COUPE DE FRANCE

+43 680 133 53 93 sales@sportalle.com www.dragbicycles.com



Austria Rush – Mit dem Rennrad quer durch Österreich, danach mit Steigeisen auf den Gipfel des Großglockners (siehe unten)



InVeloVeritas – Radsport-Event für klassische Rennräder im Weinviertel, heuer mit Start und Ziel in Stockerau, am Sonntag, 11. Juni, Anmeldung bis 31. Mai inveloveritas.at

## TERMINE

### Austria Rush

Sonntag, 2. April, 10 Uhr,  
Rathausplatz Wien

Beim ARGUS Bike Festival ist Startschuss für diese viertägige Sport-Veranstaltung: Beim Austria Rush radeln Profis und Hobbysport-Treibende zunächst mit dem Rennrad quer durch Österreich von Wien nach Kals, dann geht es zu Fuß und auf Touren-Ski und Steigeisen zum Gipfel des Großglockners.

[www.austria-rush.com](http://www.austria-rush.com)

### ARGUS Bike Festival

Sa. & So., 1. & 2. April,  
Rathausplatz, Wien

Das ARGUS Bike Festival, Europas größtes Radfest, findet heuer wieder Anfang April statt. Neben bewährten Programmhilights, wie der Internationalen Österreichischen Meisterschaft im Rad-Trial, dem Pumptrack-Contest und Senad's School2Rock, gibt es heuer neu eine Fahrrad-Wasch-Station sowie ein Minidrome, die kleinste Rad-Rennbahn der Welt. Der Radlobby-ARGUS-Stand vorne beim Burgtheater lockt mit Mitgliederaktionen!

[bikefestival.at](http://bikefestival.at)

### Radbörsen Völs, Innsbruck

Sa. & So., 1. & 2. April,  
Innsbruck, Marktplatz; Völs

In Innsbruck (1. April) und in Völs im Rahmen des Cyt-Flohmarkts (2. April) finden wieder die RadlBörsen statt, die Gelegenheit zum Kaufen und Verkaufen von gebrauchten Fahrrädern.

[radlobby.at/tirol/radlboerse](http://radlobby.at/tirol/radlboerse)

### Radparade

So., 2. April, ab 11 Uhr,  
Treffpunkt vor Burgtheater, Wien

Mit dem Motto „200 Jahre Fahrrad: weiter in eine mobile Zukunft!“ feiert die Radparade heuer den runden Geburtstag, historische Verkleidungen und Oldtimer-Räder sind herzlich willkommen, und für das älteste mitfahrende Fahrrad gibt es einen Jubiläumspreis.

[radparade.at](http://radparade.at)

## bike in the city

und nimm dein faltrad mit!

- klein zusammenzulegen
- in sekunden einsatzbereit



**rota explicare falträder e.u.**  
ottakringer strasse 71  
1160 wien  
tel.: 0681 104 077 44

[www.dasfaltrad.at](http://www.dasfaltrad.at)

**besuch uns zu einer testfahrt - wir haben die größte auswahl österreichs!**

neu eingetroffen:

**Nanoo - der 12 zoll cityflitzer**



**Brompton - faltrad made in england**



**Taga Bike - kinderwagen und fahrrad in einem**







Kirschblüten Radklassik –  
Radsportevent für Klassikrennräder  
und Stahlbikes in Eferding, OÖ  
am Sonntag, 30. April 2017  
kirschbluetenradklassik.at

Vienna Tweed Ride – geschmeidige  
Radrundfahrt in edlem Tuch  
am Sonntag, 23. April 2017  
tweedride.at

### Start-Event RadeltZurArbeit

Mi., 5. April, 18.30 Uhr,  
Seminarhaus „Jägermayrhof“  
am Linzer Freinberg

Die Arbeiterkammer Ober-  
österreich und Extremradler  
Wolfgang Fasching laden 2017  
erstmalig zu einer Auftaktveran-  
staltung zum Start der heurigen  
Kampagnensaison von Radelt-  
ZurArbeit.

radeltzurarbeit.at

### Critical Mass

Fr., 21. April, 16.30 Uhr,  
Schwarzenbergplatz, 1030 Wien

Die Critical Mass, die  
Radausfahrt für eine gerechte  
Verteilung des öffentlichen  
Raums, findet in Wien jeden  
dritten Freitag im Monat statt.  
Auch in Graz, Innsbruck, Linz,  
Salzburg und Wiener Neustadt  
wird geradelt – dort jeweils am  
letzten Freitag im Monat.

Alle Termine österreichweit auf  
criticalmass.at

### Radtour Hermannshöhle

So., 23. April, 7.30 Uhr,  
Treffpunkt Wiener Neustadt,  
Bahnhofplatz

Von Wiener Neustadt nach  
Grimmenstein (Bahnreise  
auch bis Edlitz-Grimmenstein  
möglich) weiter durch das  
Feistritztal nach Kirchberg am  
Wechsel, anschließend Besichti-  
gung der Hermannshöhle.

Die Strecke ist durchgehend  
asphaltiert, hat nur kurz vor  
dem Ziel eine sanfte Steigung.  
Weitere Infos und  
Radtouren unter  
radlobby.org/noe

### ARGUS Generalversammlung

Fr., 12. Mai, 18 Uhr,  
Amerlinghaus, Stiftgasse 8,  
1070 Wien

Alle ARGUS-Mitglieder sind  
herzlich eingeladen, an unserer  
Generalversammlung teilzuneh-  
men. Bitte um Anmeldung bis  
2. Mai an [service@argus.or.at](mailto:service@argus.or.at)  
[radlobby.at/argus/gv2017](http://radlobby.at/argus/gv2017)

Sie haben einen Termin, den  
Sie gerne in dieser Rubrik  
verzeichnet hätten?  
Schreiben Sie uns an [drahtesel@argus.or.at](mailto:drahtesel@argus.or.at)

Weitere Termine auf [radlobby.at](http://radlobby.at)

New

## > Thule Chariot Sport 2

**THULE**  
SWEDEN



Der ultimative Anhänger, Joggingtransporter und Buggy in großartiger Ausführung,  
mit tollem Komfort und mit Stil für sportlich Aktive und deren Kinder.

Bring your life  
[thule.com](http://thule.com)



# RADPARADE

SONNTAG

2. APRIL

7. WIENER RADPARADE

UM DEN RING

mit  
Unterstützung  
von

Wien



11.00 Uhr Treffpunkt beim Burgtheater.  
12.00 Uhr Abfahrt zur Rundfahrt um den Ring.  
Wir setzen (uns) auf's Rad!

[www.radparade.at](http://www.radparade.at)



Die RADpaRADE 2017 steht ganz im Zeichen des großen Jubiläums: Komm mit deinem ältesten Fahrrad und dazupassendem Outfit, historische Räder sollen heuer die RADpaRADE anführen.

**Wir suchen das älteste Rad, das bei der Parade mitfährt!**

Fachjury ab 11.00 Uhr beim Argus Zelt am Ring. Zu gewinnen ist eine Bahnreise mit Hotelnächtigung zur 200-Jahre-Rad-Ausstellung in Mannheim, dem Geburtsort des Fahrrades vor 200 Jahren.