

In Kooperation mit dem Land Steiermark und der FH Joanneum, Medien & Design

**KLEINE  
ZEITUNG**

# RADLZEIT

Die Politik investiert Millionen in den Ausbau der steirischen Fahrradinfrastruktur. So treten Land und Stadt Graz für die Verkehrswende in die Pedale. Der Tourenplan.

## Ein Land sattelt um



Das Paket der  
**100 Millionen**  
für Grazer Radwege

Seite 10/11

Die Vorzeigeprojekte der  
**Schrittmacher**  
in den Regionen

Seite 6-9

Wie andere Länder mit Erfolg  
**am Rad**  
drehen

Seite 14-17

**EDITORIAL**



**Gudrun Reimerth und Gerald Winter-Pölsler**

## Wie sich die Zeiten ändern

**E**in Land sattelt um. Zumindest schwebt das den zuständigen Politikern und den Planern im Hintergrund so vor. Tatsächlich werden Millionen in eine moderne Radinfrastruktur investiert.

Wer die Schrittmacher hinter der geplanten Verkehrswende sind, wo in der Steiermark schon Projekte umgesetzt wurden, was bei der Rad-Offensive auf Graz zukommt – all das lesen Sie auf den nächsten Seiten.

Das Besondere: Neben Redakteuren der Kleinen Zeitung sind es vor allem Studierende der Fachhochschule Joanneum, Studiengang „Journalismus und Public Relations“, die die Geschichten rund ums Radfahren erzählen – unterstützt vom Verkehrsressort des Landes.

Neben den Plänen für die Zukunft blicken die Studierenden auch zurück zu den Anfängen. Wussten Sie, dass Ärzte im 19. Jahrhundert vor dem Radfahren warnten? Der Fahrtwind könnte das Gesicht verformen. Heute verschreiben Ärzte in Hartberg das Radfahren auf Rezept. So ändern sich die Zeiten.

**INHALT**



KK (3), STUHLHOFER-WOLFF, ADOBE-STOCK, VAS, WOLFF, STADT, TROFIACH, WEICHSELBRAUN

**DIE KÖPFE HINTER DEM PRODUKT**

## Sie erzählen Geschichten übers Radfahren

Seit drei Jahren tragen die Studierenden der FH Joanneum „Medien & Design“ Geschichten übers Radfahren zusammen und erzählen sie unter dem Namen „Steiermark Radmobil“ auf einem Blog und Instagram weiter. Und dank Unterstützung des Landes nun auf diesen 24 Seiten in der Kleinen Zeitung. Das aktuelle FH-Team: Vilja Schiretz, Julia Schuster, Verena Schinnerl, Marie Miedl-Rissner, Cäcilia Hödlmoser, Gudrun Reimerth, Jonas Rettenegger, Magdalena Krainer, Lukas Lorber.



# 18/19

**Die E-Revolution.** Die Branche ist elektrisiert: Immer mehr Steirer setzen sich auf E-Bikes. Der Boom könnte die Basis für einen Anstieg an Rad-Pendlern werden.



# 20/21

**Firmen als Tempomacher.** Immer mehr steirische Unternehmen fördern das Radfahren ihrer Mitarbeiter. Ein Überblick.



# 22/23

**Die 10 Gebote.** Darf ich in der Mitte der Fahrspur fahren? Wer hat jetzt wirklich Vorrang? Dos and Don'ts im Straßenverkehr für Radfahrer.

**IMPRESSUM**

**Gesamtverantwortung:** Hubert Patterer, Thomas Spann **Art-Direktion/Layout:** Erich Repe, Markus Geyer, Monika Elmer  
**Medieninhaber und Herausgeber:** Anzeigen und Marketing Kleine Zeitung GmbH & Co KG, Gadollaplatz 1, 8010 Graz  
**Producing:** Styria Media Design GmbH & Co KG **Herstellung:** Druck Styria GmbH & Co KG  
**Ein Produkt in Kooperation** von Kleine Zeitung, Land Steiermark, Verkehrsressort und der FH Joanneum Medien & Design.  
 Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten.

# Die Typologie der Einspurigen

Fahrräder sind so vielfältig wie die Lebensgewohnheiten ihrer Besitzer. Der Drahtesel ist in der Haltung genügsam und günstig. Und auf jeden Radlertyp wartet das passende Gefährt.

## Lauftrad: Für Radeinsteiger

Laufräder sind der ideale Start in ein radbegeisterteres Leben: Schon Kleinkinder können sich an den Alltag am Sattel gewöhnen und die Vorzüge des Drahtesels kennenlernen. Außerdem schult das Lauftrad das Gleichgewicht, der Umstieg auf das erste „echte“ Fahrrad ist dann ein Kinderspiel.



## Holländische Fiets: Für Stadtmenschen

Breiter Sattel, aufrechte Haltung: Wer sein Rad hauptsächlich verwenden möchte, um Alltagswege in der Stadt zurückzulegen, ist mit einem Citybike gut beraten. Die Räder mit viel Fahrkomfort orientieren sich an den typisch holländischen „Fiets“ (Fahrrädern). Wobei: Wer schon einmal in Amsterdam war, weiß, dass die Räder gemütlich ausschauen, aber ordentlich Tempo machen können.

## Lastenrad: Für Familien

Ob als Postbote oder als Familienmensch, das Lastenrad ist vielseitig einsetzbar. Die „Last“ kann dabei der Wochenendeinkauf, ein Möbelstück oder ein Kleinkind sein. Deswegen sprechen die Fachleute auch lieber vom „Familienrad“.



## Rennrad: Für Schnelle

Mittlerweile oft in der Stadt zu sehen, Vintage-Räder mit Stahlrahmen und wenig Technik. Nicht praktisch, aber mit garantiertem Coolnessfaktor. Rennräder, auch alte, sind so leicht, dass man sie gerne ins Wohnzimmer mitnimmt und dort zur Schau stellt. Sie eignen sich aber auch für die Ausfahrt über große Distanzen - im Trikot der Lieblingsprofis und im Bulk mit Gleichgesinnten auf der Landstraße.



## Faltrad: Für Flexible

Wer mit Zug oder Bus unterwegs ist und am Zielort nicht auf seinen Drahtesel verzichten möchte, ist mit dem Faltrad gut beraten: Im zusammengeklappten Zustand ist es leicht zu transportieren und nimmt wenig Platz weg. Ideal für Pendler und Reisefreudige.

# „Wir machen mehr als nur Radwege bauen“

**INTERVIEW.** Die Motoren der Verkehrswende in der Steiermark: Andreas Tropper, Peter Sturm und Bernhard Krause über die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes und ihr persönliches Mobilitätsverhalten.

Interview: Magdalena Krainer, Jonas Rettenecker und Gerald Winter-Pölsler



**S**tarker Antritt“ lautet die steirische Ansage. Radfahren ist jetzt mehr als nur ein Thema für den Tourismus. Woher kommt der Paradigmenwechsel?

**ANDREAS TROPPEL:** Wir versuchen seit sechs Jahren, die Menschen zum Alltagsradeln zu bewegen. Diesen Trend gibt es ja europaweit, nicht nur in der Steiermark. Ich sehe den Paradigmenwechsel jetzt in der Geschwindigkeit, die wir an den Tag legen: Unsere Investitionen suchen ja ihresgleichen. Mit den 100 Millionen Euro bis 2030 in Graz liegen wir pro Kopf gerechnet sogar vor Kopenhagen.

**Bisher waren Radfahrer meist nur planerisches Beiwerk, jetzt wird erstmals gezielt für ihre Bedürfnisse gedacht.**



Wir wollen die Leute nicht mit erhobenem Zeigefinger zum Radfahren zwingen. Es geht um die Wahlmöglichkeit.

**Bernhard Krause**  
Radverkehrskordinator

Ja, da sind wir professioneller geworden. Wir bauen nicht einfach Radwege neben einer Landesstraße, sondern haben gefragt: Wo sind die Potenziale, etwa rund um Graz, Bruck, Weiz oder Leoben? Wie verlaufen die Wege vom Arbeiten zum Einkaufen, zur Freizeit? Und auf Basis dessen haben wir Programme für den Ausbau des

Radverkehrs erstellt und berücksichtigen die Bedürfnisse der Radfahrer gleich zu Beginn der Planungsphase. Das, was wir jetzt machen, ist mehr als einfach nur Radwege bauen. Es geht um die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes, vor allem in Städten. Die spannende Frage dabei ist ja: Wem nimmt man was weg?

**Das ist die große Frage: Wo kommt der Platz für Radinfrastruktur her, gerade in Städten?**

**BERNHARD KRAUSE:** Ein zentraler Punkt: Es ist kein additives System, wo ich immer etwas Neues dazugeben kann. Diesen Platz haben wir nicht. In den vergangenen 50 Jahren hatten wir den Fokus besonders auf dem Auto, der Rest musste sich unterordnen. Dieses System funktioniert nicht mehr. Also muss ich neu gewichten und auf bestimmten Straßen dem Rad den Vorrang geben, bei anderen dem öffentlichen Verkehr.

**PETER STURM:** Es gibt ja schon Straßen, etwa im Grazer Unierviertel, wo Radfahrer den Ton angeben, wenn das Tempo nicht so hoch ist und viele Radler unterwegs sind. Das sollte man durch Fahrradstraßen weiter

**TATSÄCHLICH RAD**

**HISTORISCHES**

**Das erste Zweirad**

Wussten Sie, dass Karl Drais 1817 das erste Zweirad der Welt erfunden hat? Die „Draisine“ hatte keine Pedale, man musste sich beim Fahren vom Boden abstoßen.

1,3

**Fahrräder** – so viele besitzt jeder Niederländer durchschnittlich. Das ist mehr als in allen anderen Ländern. Zum Vergleich: In Österreich kommen auf einen Einwohner nur 0,7 Fahrräder.

**HISTORISCHES**

**Illegaler Radweg**

Wussten Sie, dass Aktivisten den ersten Radweg in Graz 1980 illegal auf einen Gehsteig pinselten? Sie erhielten eine Anzeige, machten Radwege aber salonfähig. Die Stadt übernahm sogar die Schablone.



**Sie treten für die Verkehrswende in die Pedale: Andreas Tropper, Peter Sturm und Bernhard Krause** FUCHS (4)



Mit den 100 Millionen Euro für die Rad-Offensive in Graz liegen wir pro Einwohner sogar vor Kopenhagen.

**Andreas Tropper**  
Landesbaudirektor



In Straßen, wo das Tempo nicht so hoch ist und viele Radler unterwegs sind, geben heute schon Radfahrer den Ton an.

**Peter Sturm**  
Masterplaner der Rad-Offensive

forcieren, dort, wo der Platz für eigene Radwege nicht reicht.

**KRAUSE:** Unser Ziel ist ja die Verlagerung. Wenn ich Leute vom Auto aufs Rad oder in den öffentlichen Verkehr bringe, erhöhe ich die Kapazitäten einer Straße. Das ist für alle besser. Dann brauche gar nicht mehr Platz und bringe auf derselben Fläche mehr Leute durch.

**Trotzdem ist oft der Reflex: Ich brauche das Auto. Und was ist bei Regen oder Kälte? Wie bringt man diese Gruppe zum Umsteigen – reichen da neue Radwege?**

**TROPPER:** Nein, sonst wäre es ja leicht. Wir haben uns viele Städte angeschaut, wo es geht. In Kopenhagen oder Amsterdam regnet es auch, dort ist es im Winter auch kalt – und dort

funktioniert das aber. Das hat mit Politik zu tun, mit Infrastruktur, mit Bewusstseinsbildung – aber da reden wir von Jahrzehnten. Dort müssen wir hin. Auch, weil es wirtschaftlich am effizientesten ist.

**100 Millionen Euro für die Rad-Offensive klingt nach viel Geld, ist aber gerade ein bisschen mehr als das halbe Budget für den zwei Kilometer langen Grazer Südgürtel mit Unterflurtrasse für Autos.**

**TROPPER:** Genau. Das muss man in Relation zu anderen Straßenbauprojekten setzen.

**KRAUSE:** Was klar ist: Das Mobilitätsverhalten zu verändern, ist ein Prozess. Keinesfalls wollen wir mit erhobenem Zeigefinger Leute zum Radfahren zwingen. Man soll die Wahl haben. Dafür müssen wir ein vielseitiges Mobilitätsangebot schaffen. Wenn dann manchmal die Wahl aufs Auto fällt, ist das ja nicht das Thema. Ich komme aus Hartberg, fahre auch immer wieder mit dem Faltrad, das ich in den Bus mitnehme. Das funktioniert jetzt schon hervorragend.

**TROPPER:** Ich habe meine Mobilität auch geändert. Ich habe früher lange in Hausmannstätten gewohnt, dort bin ich alles mit dem Auto gefahren, auch 500 Meter zum Tennisplatz. Dort auf das Rad umzusteigen, wäre überhaupt kein Problem.

**STURM:** Aktuell helfen uns globale Trends wie flexible Arbeitszeiten und Homeoffice. Da muss ich nicht in der halben Stunde, in der es stark regnet, raus, sondern kann warten.

**Graz träumt von einer autofreien Innenstadt, Bezirksstädte wollen durch weniger Autos lebendigere Zentren. Wie beruhigen Sie jene, die Sorge vor einem wirtschaftlichen Einbruch haben?**

**TROPPER:** Die Städte werden durch diese Maßnahmen ja auch schöner und grüner. Es gibt Studien, die belegen: Radfahrer kaufen zwar weniger, kommen aber öfter – und geben unterm Strich mehr aus.

**STURM:** Mittlerweile gibt es viele Händler, die erkannt haben, dass Verkehrsberuhigung für sie ein Vorteil ist: Mehr Frequenz bringt mehr Kunden.

## MEINE PEDALE & ICH

### Vom steirischen Lödersdorf bis Griechenland

**Lisa Eibel (26),**  
Lehrerin, Lödersdorf in Riegersburg

EIBEL



Die Liebe zur Bewegung, Details in der Natur genauer wahrnehmen und sich umweltschonend fortbewegen – das sind nur ein paar Gründe, warum Lisa Eibel mit dem Rad fährt. Schon als Studentin ist sie oft von Lödersdorf nach Graz geradelt. Auch jetzt fährt sie in die Arbeit und in der Freizeit mit ihrem Drahtesel. Die weiteste Strecke hat sie jedoch im letzten Sommer absolviert: Über 2000 Kilometer radelte sie von der Südoststeiermark bis nach Griechenland. Eine Reise, die sie durch sechs Länder führte und ihr die Einfachheit des Lebens bewusst machte. „Es war erstaunlich, wie wenig man braucht und dass dieses Wenige auf einem Rad Platz hat“, sagt sie.

**Lukas Lorber**

# Die Stunde der Pioniere

Nicht nur Graz soll zur Radfahauptstadt werden, die Verkehrswende braucht auch Schrittmacher in den Regionen. 36 Millionen Euro wurden schon investiert, weitere 70 folgen.

## SULMTAL

### ➤ 1 Der echte Pionier: der Sulmtalradweg

Der Sulmtalradweg ist ein echter Pionier. Die 44 Kilometer lange Strecke ist der älteste offizielle Landesradweg der Steiermark: der R1 von gesamt 66. Vor mehr als 30 Jahren wurde begonnen, die Strecke von Deutschlandsberg bis Kaindorf für das Fahrrad auszubauen.

Über die Jahre wurde der Weg verbessert, Feldwege wurden asphaltiert. Der Radweg führt durch Nebenstraßen mit wenig Autoverkehr, teils auch durch Wald. Dabei steht der R1 exemplarisch für

altes Denken: Radfahren nur als Thema für den Tourismus. Die neue Strategie setzt den Fokus auf Alltagsradeln. In vielen Bereichen ergänzen sich Alt und Neu, das gilt für den R1 und noch viel mehr für den R2, den Murradweg. Der ist in und um Graz die Hauptachse für Radpendler.

Der Startpunkt des alten Sulmtalradweges weist aber wieder in die Zukunft: Das überdimensionale Fahrrad in Kaindorf kann man als Symbol für das Wachsen des Radverkehrs lesen.



## TROFAIACH

### ➤ 2 Kleine Stadt, großes Verkehrskonzept

Im urbanen Denken steht der 11.000-Einwohner-Ort Trofaiach größeren Städten in nichts nach: Kurze Wege, belebtes Zentrum, innovative Ideen stehen im Zentrum der Verkehrspolitik in der obersteirischen Stadt.

1,5 Millionen Euro wurden in vier Hauptradrouten investiert. Auf breiten und vor allem durchgängigen Radwegen kommt man nun bequem und schnell von den bevölkerungsreicheren

Randgebieten in das historische Zentrum.

Der Ortskern wurde zu einer Begegnungszone umgewandelt und erinnert im Design nur mehr entfernt an eine klassische Straße, die für Autos gebaut wurde. Vielmehr soll es Assoziationen zu einem Wohnzimmerteppich wecken: die Straße als gemütlicher Aufenthaltsort.

Parallel wurde der alte Busterminal zu einem mo-

## TATSÄCHLICH RAD

### EXTREMSPORTLER

#### Rekordfahrt 2019

Der Steirer Wolfgang Fasching radelte 2019 von Gibraltar ans Nordkap: In knapp elf Tagen überwand er 5656 Kilometer und 30.000 Höhenmeter.

1817

– also vor über 200 Jahren – hat Mannheim aus Sicherheitsgründen das Fahren auf Gehsteigen und dann in der ganzen Stadt verboten. Mit Laufrädern durfte man nur noch auf den Wegen im Schlosspark unterwegs sein. Die Stadt rühmt sich daher des ersten Fahrradwegs der Welt.

### LÄNGSTER RADWEG

#### North Sea Cycle

Wussten Sie, dass der längste ausgeschilderte Radweg der Welt 6000 Kilometer lang ist? Dieser verläuft entlang der Nordseeküste und durch acht europäische Länder.





## FÜRSTENFELD

### 3 Dieser Umbau benötigte einen langen Atem

Der neue Radweg entlang der Kusmanekstraße in Fürstentfeld verbindet das Freibad und das Fachmarktzentrum mit der Innenstadt. Nicht nur die Radfahrer sind erleichtert, dass sie nicht mehr auf der Autofahrbahn in die Stadt radeln müssen, sondern auch Autofahrer begrüßen die Neuerung.

Josef Thaller, ehemaliger Leiter des Tourismusverbands Fürstentfeld, war jahrelang Radbeauftragter in der Gemeinde. Die Kusmanekstraße war schon lange ein Thema. „Die Sanierung war im Hinblick auf die Sicherheit des Verkehrs, insbesondere des Radfahrverkehrs, notwendig und wurde von der Fürstentfelder Bevölkerung auch immer wieder gefordert“,

erzählt er. Jetzt gibt es einen Gehsteig, zwei Autospuren und einen baulich getrennten Radstreifen.

Warum das Vorhaben so viele Jahre in Anspruch nahm, erklärt Projektleiter Franz Nieß: „Zuerst war angedacht, dass der Radweg beim Salesgraben verläuft, doch dieser ist sehr steil.“ Daraufhin sollte der Radweg gegenüber vom jetzigen durch die Grünfläche verlaufen — fernab von der Straße. Doch Verhandlungen mit den Grundstückbesitzern schlugen fehl. Erst dann einigte man sich auf die finale Route.

Die Bürger scheinen großteils zufrieden mit dem Endergebnis. „Der Umbau war dringend notwendig. Dort mit dem Fahr-



Für alle besser: die neue Kusmanekstraße

HEBENSTREIT

rad zu fahren, war viel zu gefährlich“, erzählt ein Fürstentfelder, der die Strecke regelmäßig fährt.

Die Stadtgemeinde plant nun weitere Veränderungen zugunsten der Radfahrer: Im Dezember 2019 wurde das neue Radverkehrskonzept 2025 beschlossen. Jasmin Hebenstreit

dern multimodalen Mobilitätsknoten ausgebaut, die Anzahl der Busverbindungen erhöht. Damit will man der Kombination von Zufußgehen, Rad- und Busfahren Vorrang geben.

Die kleine Stadt wurde für ihr großes Verkehrskonzept belohnt: Einerseits haben sich Rad- und Fußgängerfrequenz spürbar gesteigert, heißt es im Rathaus. Andererseits wurde Trofaiach Anfang September mit dem Mobilitätspreis des Landes Steiermark und des Verkehrsclubs Österreich ausgezeichnet. Anja Leitner



Viel Beton, viel Komfort: neue Rad- und Fußgängerbrücke in Gratwein LST

## GRATWEIN/GRATKORN MURBRÜCKE

### 4 Preisgekrönte Fahrradbrücke

Seit Herbst 2019 schmücken sich die Gemeinden Gratkorn und Gratwein-Straßengel mit einer auffällig gestalteten Brücke nur für Fußgänger und Radfahrer. Vier Meter breit, 70 Meter lang ist sie. Kostenpunkt: 2,3 Millionen Euro hat. Ein echter Lückenschluss ist die Brücke allerdings nicht. Sie wurde notwendig, als der Papierhersteller

Fortsetzung auf Seite 8

## MEINE PEDALE & ICH

### Zwischen Genuss und Sport

Dietmar Lampl (48), Unternehmer, Kleinklein in Großklein PRESSNITZ, FH



Fahrräder begleiten Dietmar Lampl auf Schritt und Tritt. Sie sind nicht nur sein Hobby, sondern auch sein Beruf. Abgesehen vom ökologischen Nutzen des Arbeitswegs in sein Fahrradgeschäft auf dem Rad sieht er das Rad auch als Möglichkeit, Genuss und Sport zu verbinden. Seine Lieblingsstrecken sind vor allem jene zu Hause in der Südsteiermark und solche, an denen man mit Leuten zusammenkommt und ein gemeinsames Ziel hat. Egal ob Urlaub in den Bergen, am See oder an der Adria, das Rad ist im Gepäck. Dietmar ist auch ein großer Fan des E-Bikes: „Damit lassen sich neue Strecken leichter erkunden. Und wenn man sich verfährt, ist es nicht so tragisch.“ Martin Preßnitz

Fortsetzung von Seite 7

Sappi die davor bestehende Landesstraßenbrücke in sein Betriebsgelände eingliederte und für den Verkehr sperrte. „Da musste man ein Stück weit der heimischen Wirtschaft entgegenkommen“, sagt Johanna Tentschert, grüne Vizebürgermeisterin von Gratwein-Straßengel, denn auch die alte Brücke sei gut für den Radverkehr geeignet gewesen.

**Positive Reaktionen.** Bei den Bewohnern der Gemeinden werde die Radbrücke wohlwollend aufgenommen: „Es hat fast nur positive Stimmen gegeben“, sagt Gernot Hirzbauer vom Referat für Straßeninfrastruktur des Landes Steiermark. Und man hat für die Brücke sogar eine Auszeichnung eingeholt: den Betonpreis des „Güterverbands für Transportbeton“.

Für Tentschert ist die Brücke aber nur ein Teil des Radfahrkonzeptes, das die Gemeinden zusammen umsetzen wollen. So soll 2021 ein Abschnitt des Murradweges vorbei am Sappi-Gelände entstehen, weiters werden acht Hauptradrouten in und zwischen den Gemeinden geplant. „Es braucht vielfältige Maßnahmen, um den Radverkehr im Großraum Graz noch interessanter zu machen“, sagt Tentschert. „Wir sind super gelegen, um mit dem Rad nach Graz zu kommen.“

**Vilja Schiretz**



**Der Radweg entlang der aufgelassenen Südbahnstrecke bis Leoben-Hinterberg ersetzt den schmalen in Göss** REIMERTH (2)

**LEOBEN**

**5 Die Vision: eine autoarme Innenstadt**

Leoben atmet auf - und investiert groß in den Ausbau der Radmobilität. Über zwölf Millionen Euro sind bis 2027 für das Streckennetz, für multimodale Knotenpunkte und für Kommunikationsmaßnahmen projektiert.

„Es geht um die schnellste Verbindung von Ost nach West und von Nord nach Süd in Leoben“, begründet Gernot Kreindl, Radverkehrsbeauftragter und Leiter des Referats Umwelt und Tiefbau in der Stadtgemeinde, die Motivation für den Ausbau des Radwegenetzes.

Mit dem im Dezember 2019 beschlossenen Radverkehrskonzept setzt Leoben den ers-

ten Schritt hin zu einer Trendwende in Sachen Verkehr: Möglichst viele der rund 30.000 Einwohner in der Region Leoben, Proleb und Niklasdorf sollen durch attraktive Radwege, Radabstellanlagen und Brücken im Alltag das Rad benutzen. Multimodale Knotenpunkte wie der bereits in Bau befindliche neue S-Bahnhof in Lerchenfeld gehören zum Gesamtkonzept.

„Wir wollen attraktive Möglichkeiten für die Radmobilität schaffen und haben damit die vom Auto beruhigte Innenstadt vor Augen. Deshalb sind alle Investitionen auf den Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie auf multimodale Verkehrslö-

sungen gerichtet“, beschreibt Kreindl die Maßnahmen.

Sechs Hauptradrouten mit direkter Verbindung bis Proleb und Niklasdorf werden von außen das Zentrum der Stadt erschließen. Der Radweg bis Hinterberg ist bereits eröffnet: Auf der ehemaligen Südbahntrasse um den Häuselberg ist die drei Kilometer lange „Radroute 4“ zu finden. Statt auf der Turmstraße durch Göss können sich Radler und Fußgänger jetzt auf einem attraktiven, breiten Rad- und Fußweg bis zum ehemaligen Bahnhof Hinterberg oder ihrem Arbeitsplatz bei AT&S bewegen.

Auch am Hauptplatz in Leoben wächst die Radinfrastruktur. Bereits heuer im Juni wurde eine moderne Radabstellanlage mit praktischen E-Bike-Akkuladestationen eröffnet.

**Gudrun Reimerth**

**TATSÄCHLICH RAD**

**EXTREM-RADSPORTLER**

**Der Rekordsieger**

Ein Steirer ist Rekordsieger des Nonstop-Bewerbs Race Across America: Christoph Strasser gewann das 4940-km-Rennen 2019 zum sechsten Mal.

666

**Meter** – so lang ist die erste Fahrradstraße der Steiermark. Sie wurde in Bad Radkersburg im Bezirk Südoststeiermark realisiert. Die Fahrradstraße führt durch Mitterling und wurde 2018 eröffnet.

**HISTORISCHES**

**E-Bike-Entwicklung**

Wussten Sie, dass Philips schon in den 1930er-Jahren serienmäßig ein funktionsfähiges E-Bike produzierte? Damals hielt sich die Begeisterung in Grenzen.



## MÜRZER OBERLAND

# 6 Ganzjährig genutzt: die steirische Parenzana

Auf der ehemaligen Bahntrasse an der jungen Mürz fahren seit 2011 im Sommer Radfahrer und im Winter tummeln sich die Langläufer darauf.

„Schön ist es, ganz allein, ohne Autos oder anderen Verkehr, mit dem Rad zu fahren“, fasst einer der vielen Radler auf diesem Streckenabschnitt den Genuss in Worte.

Bahntrassenradwege liegen im Trend. Aufgrund der geringen Steigung lässt sich eine Bahnstrecke mit dem Rad leicht befahren. Auch der Mürztalradweg, im steirischen Verzeichnis R5, besitzt einen solchen Teil: Auf den elf Kilometern vom Bahnhof Mürzzuschlag bis Neuberg an der Mürz führt der Radweg über die Trasse der Bahnstrecke, die seit 1996 eingestellt ist.

Für Andreas Steininger, Ge-

schäftsführer des Naturparks Mürzer Oberland, ermöglicht der Radweg den Anschluss an das Radwegenetz der Steiermark. „Er ist für uns ein wichtiges touristisches Highlight und in Zukunft, so hoffe ich, sogar mehr. Nach Fertigstellung des Semmering-Basistunnels könnte er auch zum Alltagsradeln genutzt werden.“

Im Winter wird der Radweg als Loipe genutzt. „Die Strecke ist flach und gut für alle Altersgruppen, Sportler und weniger Sportaffine geeignet. Bei guter Naturschneelage wird dieses Angebot stark genutzt“, so Steininger. Der Vergleich mit der Parenzana in Istrien gründet sich auf der Idylle, die dieser Radweg bietet. Dort sieht man beim Radfahren bis ans Meer, hier genießt man den Blick in die Berge. **Gudrun Reimerth**



In Kapellen, beim ehemaligen Bahnhof, ist mit Raststätte für den Radler und E-Bike-Ladestellen für das Rad gesorgt

SEISER

## MEINE PEDALE & ICH

# Mit dem E-Lastenrad durch die Stadt

Simon (37), Doris (34) und  
Xaver (1) Lemmerer,  
Graz

LORBER



Schnelle Orientierung durch bunte Markierungen

FH

## FELDBACH

# 7 Sharrows: Sicherheit durch bessere Orientierung

In der Stadtgemeinde Feldbach sind neue Zeiten im Radverkehr angebrochen. Neue Radwege, farbige Kennzeichnungen und höhere Sicherheit für Radfahrer stehen an oberster Stelle.

Als erste Pilotregion für ein ganzheitliches Radverkehrskonzept eröffneten Feldbachs Bürgermeister Josef Ober und Verkehrslandesrat Anton Lang im September 2019 neue Radverbindungen in der Stadt Feldbach.

Teil des Konzepts sind bunte Markierungen am Boden, die anfangs für Verwirrung sorgten. Es handelt sich um „Sharrows“ – eine Kombination aus den englischen Worten „share“ für „teilen“ und „arrow“ für „Pfeil“. Diese „Sharrows“ sind

eine neue, auffallende Art der Orientierung: bunte Rechtecke auf den Straßen, die die sichere Richtung für Radfahrer anzeigen. Und gleichzeitig sollen sie die Aufmerksamkeit auf das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer lenken.

In Feldbach sind mit den neuen Radverbindungen alle Ortsteile mit der Stadt verbunden. „Das Ziel ist, viele Menschen zu motivieren, kurze Strecken mit dem Rad zu fahren“, sagt Ober. Jetzt nimmt die Stadtgemeinde die Radabstellplätze in den Fokus, dazu ist ein 24-Stunden-Radverleih angedacht.

Die Sharrows sind bereits in mehreren Bezirken zu sehen.

**Lukas Lorber**

Obwohl die Lemmerers noch ein Auto besitzen, ist das E-Lastenrad ihr Haupttransportmittel in Graz. „Das Rad ist in der Stadt einfach praktisch“, sagt Doris. Die Entscheidung zu einem Lastenrad fiel, weil Simon in seiner Arbeit viele Sachen transportieren muss. Jetzt nutzen die Lemmerers ihr E-Lastenrad täglich. Dabei erregen sie auf der Straße Aufmerksamkeit. „Leute schauen und sprechen uns an, wie es ist, ein Lastenrad zu fahren“, erzählen Doris und Simon. Dabei ist für sie klar: Es hat nur Vorteile. Besonders ihrem Sohn Xaver gefällt das Lastenrad sehr. „Als wir ihn das erste Mal vorne reingesetzt haben, hat es ihm sofort getaugt“, sagen sie.

**Lukas Lorber**

# Von 20 auf 30 Prozent: So will Graz den Radanteil steigern

100 Millionen Euro bis 2030: Graz will mit einer Rad-Offensive von Land und Stadt zu einer europäischen Radhauptstadt aufsteigen.

Von Gerald Winter-Pölsler

Der Ist-Zustand der Radwege im Großraum Graz lässt sich mit einem Wort umschreiben: Stückwerk. Die Summe der einzelnen Wege ergibt kein Netz, auf dem Radler sicher von A nach B kommen.

Das soll sich mit der von Verkehrslandesrat Anton Lang (SPÖ) und Bürgermeister Siegfried Nagl (ÖVP) ausgerufenen Rad-Offensive für Graz ändern. Land und Stadt stecken bis 2030 gemeinsam 100 Millionen Euro in den Grazer Radverkehr.

Ein Kernbereich der Offensive: der Aufbau eines gut gespannten Wegenetzes. 200 Kilometer an Radwegen sollen neu entstehen, das wäre am Ende fast eine Verdreifachung der aktuellen Wegekilometer.

Die Offensive kommt einem Paradigmenwechsel gleich: Erstmals wird strategisch und langfristig nach den Bedürfnissen von Radfahrern geplant.

Bisher sind Radwege als Beiwerk entstanden, so bei einer Straßenbaustelle noch Platz übrig war. Das dreht man jetzt gezielt um, betonen die Verkehrsplaner in Land und Stadt.

Mit den 100 Millionen Euro bis 2030 „sind wir nicht nur österreichweit, sondern in ganz Europa vorne“, sagt Landesbaudirektor Andreas Tropper. „Historisch“, nennt das Stadtbaudirektor Bertram Werle. „Unter Erich Edegger war Graz ja schon Vorreiter, dieser Verantwortung werden wir jetzt wieder gerecht. Graz ist ja prädestiniert als Radfahrstadt: kurze Wege, meist flach, mediterranes Klima.“ Dieses Potenzial will man mit der Offensive heben.

Zwei Hauptziele werden dabei verfolgt. Erstens: Innerhalb von Graz soll der Radanteil von 20 auf 30 Prozent steigen. Dazu wird man neben dem Ausbau der Hauptradrouten vermehrt auf Begegnungszonen und Fahrradstraßen setzen.

Ziel Nummer zwei: Pendler aus und nach Graz-Umgebung sollen einen guten Anreiz zum Umsatteln bekommen. „Da hilft uns das E-Bike“, gesteht Werle. Damit kann man problemlos auch 15 bis 20 Kilometer in einer guten halben Stunde radeln.

Vom Gemeindeamt in Seiersberg-Pirka zum Beispiel bis zum Grazer Hauptplatz sind es knapp zehn Kilometer, von Fernitz weg knapp 14 Kilometer – alles (E-)Rad-Distanzen. In einer Studie wurden nun Korridore definiert, wo es große Radachsen braucht, damit tatsächlich mehr Menschen für diese Strecken aufs Rad steigen.

In diesen Korridoren, die auch nach Hitzendorf, Prem-



stätten, Hart bei Graz oder Gratkorn führen, entstehen leistungsfähige Radschnellwege. Entscheidend: Für Wege im Grazer Umland wird es ein eigenes Budget geben, das zu den 100 Millionen Euro dazukommt, versichern die Planer. Damit habe die Offensive noch mehr Schlagkraft. Die Wege, die die Radfahrer bis ins Grazer Zentrum führen werden, sollen „möglichst wenige Kreuzungen haben und eine gute Breite von 3,5 bis 4 Meter aufweisen“, sagt Wolfgang Feigl, Leiter der Verkehrsplanung der Stadt Graz.

## TATSÄCHLICH RAD

### HISTORISCHES

#### Fahrradgesicht

Wussten Sie, dass Ärzte im 19. Jahrhundert vor einem „Fahrradgesicht“ warnten? Der Gegenwind könne bei häufigem Radfahren das Gesicht verformen.

120

Kilometer lang ist das Radwegnetz in der Landeshauptstadt. Es ist ein Mischsystem aus Radwegen, gemischten Geh- und Radwegen sowie markierten Radfahrstreifen. Bis 2030 sollen 200 Kilometer dazukommen.

### VON GRAZ NACH TOKIO

#### Durch zwölf Länder

Wussten Sie, dass Fabio Trenn und Elias Lang 2019 von Graz nach Tokio radelten? Die beiden Grazer überwandern 13.643 Kilometer in 248 Tagen.



Treten in die Pedale: Elke Kahr, Mario Eustacchio, Siegfried Nagl, Hermann Schützenhöfer, Anton Lang

In Graz wächst der Radanteil schneller als die Bevölkerung. Das soll mit der Rad-Offensive noch beschleunigt werden

FUCHS, FISCHER



Graz ist für das Radfahren prädestiniert: kurze Wege, meistens flach und ein mediterranes Klima.

Bertram Werle, Stadtbaudirektor

Die Herausforderung, vor der die Planer stehen: Wo bringt man die breiten Wege im bestehenden Straßennetz unter? „Wir müssen den Platz im öffentlichen Raum neu verteilen“, sagt Stadtbaudirektor Werle deutlich. Eine Grundprämisse dabei ist: Der Platz, den Radfahrer zusätzlich erhalten, darf nicht auf Kosten von Fußgängern oder dem öffentlichen Verkehr gehen. Bleibt eine Mobilitätsform über, die in den vergangenen 50 Jahren dominiert hat: das Auto.

Vor allem Autoparkplätze an der Oberfläche werden es sein, die im Zuge der Rad- und der

parallel dazu ausgerufenen Grünraum- und Baumoffensive verloren gehen. Dass das nicht ohne Widerspruch bleiben wird, wissen alle Beteiligten. Deshalb will man auch hier Alternativen anbieten: Anrainergaragen im zentrumsnahen Bereich sollen dafür sorgen, dass Grazer trotzdem einen Platz finden, ihr Auto in Wohnungsnähe abzustellen.

Die ersten konkreten Straßen in Graz, die sich die Verkehrsplaner vorknöpfen, sind durchaus große Brocken wie der Joanneumring, die Steinbergstraße und die Triester Straße.

Erstmals spüren werden die Grazer die Rad-Offensive im Herbst. Bestehende Mehrzweckstreifen am Straßenrand sollen besser sichtbar gemacht werden. Momentan hoch im Kurs: die Farbe Blau als Markierung.

An neuen Wegen gebaut wird ab dem Frühjahr/Sommer 2021. Laut derzeitigem Zeitplan, der trotz coronabedingter Budgetknappheit halten soll, wird die Triester Straße den Anfang machen.

Um tatsächlich europaweit zu einer Radstadt aufzusteigen, braucht es eine gute Kondition und einen langen Atem. Das

wissen die Planer. Es geht darum, über Jahre und Jahrzehnte konsequent zu planen und zu bauen. Deshalb sagt Landesbaudirektor Tropper auch deutlich: „Die Rad-Offensive hört 2030 nicht auf.“

### Grazer Rad-Offensive

Im Oktober 2019 wurde die Rad-Offensive vorgestellt. Rund 100 Millionen Euro investieren Stadt und Land in Graz.

Im Juni 2020 wurde die Radwegestudie präsentiert und ein Fahrplan skizziert. Die ersten Routen sind bereits geplant, gebaut wird ab dem Frühjahr 2021.

### MEINE PEDALE & ICH

## Den Weinberg und die Sporgasse rauf

Lukas Hernach (13), Schüler, Großklein

PRESSNITZ



Lukas hat schon in jungen Jahren den Radsport für sich entdeckt. In seiner Freizeit düst er über die südsteirischen Weinberge. Während des Shutdowns im Frühling liefen die Speichen besonders heiß, denn ihn treibt die sportliche Herausforderung an. Auch Rennen liebt Lukas. Etwa auf seiner Lieblingsstrecke in Stattegg oder in der Grazer Innenstadt. „Die Sporgasse hinauf und mitten in der Hauptstadt zu fahren, ist schon cool. Das Rennen habe ich gewonnen.“ Außerdem holt er sich diesen Sommer als bisher jüngster Teilnehmer die Stoneman-Gold-Trophy in Salzburg. Das bedeutet, auf einer Strecke von 123 Kilometern über 4000 Höhenmeter zu meistern.

Martin Preßnitz

**REGION HARTBERG**

# „Radeln auf Rezept“: Sport im Alltag ist die beste Medizin

Sport als Medizin: Fünf Hartberger Ärzte verschreiben Rezepte ohne Medikamente.

Fünf Hartberger Ärzte verschreiben derzeit hundertfach das gleiche Rezept. Die Wirkung: Die Muskulatur wird gestärkt, die Durchblutung gefördert, das Wohlbefinden gesteigert. Klingt wie ein Wundermittel, dabei kommt es ganz ohne Medikament aus. Denn das, was die Ärzte „verschreiben“, ist: Radfahren.

Seit Mitte September 2019 läuft die Initiative „Hartberg radelt auf Rezept“ unter dem Motto „Radeln ist die beste Medizin“. Das Rezept ist in Wahrheit ein Flyer, der zahlreiche gute Gründe für den Umstieg auf das Fahrrad im Alltag aufzählt.

Einige Hundert solcher „Rezepte“ sind bereits verteilt worden, die Aktion kommt bei den Patientinnen und Patienten sehr gut an, sagen die Allgemeinmediziner Reingard Glehr, Maria Seidl, Alexander Moussa, Michael Schrittwieser und Patrick Thurner.

Das Projekt ist Teil des steirischen Radverkehrskonzepts, welches neben dem Ausbau von Radrouten auch gesundheitsbildende Maßnahmen beinhaltet. So wird laut Medizinern das Herzinfarkttrisiko durch tägliches Radfahren um die Hälfte reduziert, ab 20 Mi-

nuten täglicher Bewegung das Immunsystem gestärkt und ab 40 Minuten die Ausdauerfähigkeit gesteigert.

Im Flyer zu finden sind zusätzlich zu gesundheitlichen Vorteilen auch zehn weitere Argumente für das Radeln im Alltag. Radeln hat eine entschleunigende Wirkung (obwohl man in der Regel schneller als mit dem Auto am Ziel ist), stärkt die Muskulatur, ist leise und ist billig. Für Alexander Moussa, einem der teilnehmenden Ärzte, ist nämlich auch der ökonomische Aspekt wichtig. Insgesamt sehe man damit, dass „auch ein Rezept ohne Medikament etwas bringen kann, denn Sport ist die Medizin“, sagt Moussa.

Wer eine individuelle Beratung wünscht, ist bei den Hartberger Medizinern ebenfalls willkommen. Schließlich vertragen nicht jeder Patient dieselbe Dosis, das gilt für echte Medikamente wie für den Sport.

Eine weitere wichtige Kennzahl steht noch am Rezept: Fast jede zweite Fahrt mit dem Auto ist kürzer als fünf Kilometer. Eine Streckenlänge, die ideal mit dem Rad zurückgelegt werden kann.

**Michael Baumgartner**

# Damit fahren Pedalritter von morgen

Wie sieht das ideale Fahrrad aus und wohin kann man damit fahren? Darüber machten sich die Kinder des Wiki-Kindergartens Styria Gedanken und malten ihre Ideen. Ob Düsenantrieb oder Standfahrrad: Die Vorschläge haben Fantasie.



**Kenan, 5 Jahre**

Kenan möchte einmal mit seinem Rad auf den Mount Everest fahren. Dafür muss es natürlich speziell ausgerüstet sein: am besten mit Düsenantrieb, Flügeln und einem Propeller.

**MEINE PEDALE & ICH**

## Von Graz bis ans andere Ende der Welt

**Julia (39) und Walter (43) Mondre**, Tagesmutter und Software Developer, Graz  
HEBENSTREIT



In die Flitterwochen mit dem Rad oder sogar bis ans Ende der Welt in Finisterre, Spanien. „Wir haben uns ins Radreisen verliebt, da wäre es für uns komisch gewesen, ein Flugzeug zu nehmen“, erklären Julia und Walter ihre Reisen mit dem Rad. „Du kommst an Orten vorbei, die du nie sehen, oder findest Gasthäuser, in die du sonst nie einkehren würdest.“ Die beiden führen auch einen Blog unter dem Titel „Genussradler.at“. Darin halten sie ihre Routen, Erfahrungen, aber auch Tipps und Tricks fest und geben sie an andere weiter. Seit Kurzem wagen sich Julia und Walter auch ans Bikerafting: Vom Fahrrad geht es für sie dabei ins Boot – mit dabei ist natürlich das Faltrad. **Jasmin Hebenstreit**



**Lenora,  
4 Jahre**

**Lenora** fährt mit ihrem Fahrrad gerne bei Regen. Sie wünscht sich viele Räder, damit sie schneller radeln kann. Damit sie trotzdem sicher unterwegs ist, soll das Rad mit Ständern und Stützrädern ausgestattet sein.



**Emma, 5 Jahre**

**Emma** braucht keine Stützräder mehr und kann sogar freihändig Fahrrad fahren. Ihr Traumrad muss durch Sand fahren können, damit sie auch am Strand schnell unterwegs sein kann.



**Hannah, 5 Jahre**

**Hannah** fährt mit ihrem Rad zum Einkaufen. Wenn sie auf der Straße radelt, sollte daneben eine Wiese sein. Sie ist nur gerne auf zwei Rädern unterwegs, wenn die Sonne scheint.

**MEINE PEDALE & ICH**

**Freiheit und Fitness beim Radeln**

**Margit (53) und Karl (59) Baumhackl**, Beamtin und Polizist, Leibnitz

HAUSER



Sie hat ihn zum Alltagsradln gebracht, er sie zum Sportradln. Für sie ist Radfahren Urlaub, er will den Wind beim Fahren spüren. Seit zehn Jahren radeln Margit und Karl Baumhackl schon gemeinsam die Südsteiermark mit ihren Mountainbikes ab. „Lieber fahren wir Runden statt Radwege, so wie es uns gerade taugt: zur Buschenschank, in die Weinberge oder an der Mur entlang.“ Die beiden fahren ohne E-Motor für die Fitness und ohne Klicks, denn beide hatten den „Klick-Unfall“, bei dem sich die Schuhe beim Sturz nicht von den Pedalen lösen. Auch sportlich soll sich eine Tour lohnen, sind die zwei überzeugt: Im Sommer radelten sie durch Slowenien und Italien. **Simone Hauser**

# Rad-Navi in die Zukunft

Superhighways durch die Stadt, ein Parkhaus für 13.000 Räder: Internationale Städte zeigen, was im Radverkehr alles möglich ist – wenn es gewollt ist.

Von Cäcilia Hödlmoser und Michael Baumgartner

Es war in den späten 1980er-, frühen 1990er-Jahren, da schaute man aus ganz Europa nach Graz. Unter der Federführung des früh verstorbenen Erich Edeggers wurde in der steirischen Landeshauptstadt „Platz für Menschen“ geschaffen: Parkende Autos wurden aus großen Teilen der historischen Altstadt verbannt, Fußgängerzonen eingerichtet, Fahrradwege gebaut, flächendeckend Tempo 30 im Stadtgebiet verordnet.

Heute, gut 25 Jahre später, sind es die Stadt Graz und das Land Steiermark, die sich in Europa und mittlerweile in der ganzen Welt umschauen, wie moderne Mobilitätspolitik funktionieren kann. Egal ob globale Metropolen wie Lon-

don oder kompakte Städte wie Utrecht und Straßburg: Überall wird dem Fahrrad der Vorrang eingeräumt.

Diesen Vorbildern wollen die Steiermark und Graz nun nacheifern. Die Radverkehrsstrategie des Landes zielt genau in diese Richtung, die nun ausgerufen Rad-Offensive für den Großraum Graz auch.

Wir haben beim Blick über den Tellerrand Beispiele zusammengetragen, die Inspirationsquelle sein können: von an sich pragmatischen Einrichtungen wie dem größten Fahrradparkhaus der Welt bis zu spektakulären wie originellen Projekten wie der längsten Fahrradbrücke. Zum Gustomachen für die Verkehrswende zu Hause.

Seit 2015 sollen „Cycle Superhighways“, Radautobahnen, London zu einer Fahrradstadt machen. Radfahrer sollen sich möglichst sicher durch den dichten Verkehr bewegen können. Die „Cycle Superhighways“ liegen entlang der Hauptstraßen, sodass Radler die schnellste Route befahren können. Aktuell gibt es in London 84 Radautobahn-Kilometer, an



## 2 „Cycle Superhighways“ in London, England

einem Ausbau wird stetig gearbeitet. Initiativen wie diese haben zu einem rasanten Anstieg des Radverkehrs in London geführt: Laut der Londoner Verkehrsbehörde ist die Zahl der



## 1 Das größte Radhaus der Welt in Utrecht, Niederlande



Utrecht, die viertgrößte Stadt der Niederlande, ist besonders fahrradfreundlich. Da es jedoch immer schwieriger wird, Parkmöglichkeiten für die vielen Räder zu finden, wurde 2017 eine Parkgarage speziell für Drahtesel eröffnet und 2019 erweitert. Am Utrechter Bahnhof finden nun, verteilt auf drei Etagen, rund 13.000 Fahrräder Platz: die größte Radgarage der Welt. Dabei setzt die Stadt auf Doppelstockparker, sodass sich immer zwei Räder einen Parkplatz teilen.



Die länglich aufgebaute Anlage erstreckt sich über eine Flä-

che von 17.000 Quadratmetern, die tunnelähnlich von beiden Seiten befahrbar und dadurch komfortabel zu erreichen ist.

Das Gebäude ist rund um die Uhr geöffnet und wird überwacht. Auch Leihfahrräder sowie Servicestellen stehen bereit. Die Parkplätze sind mit Nummern gekennzeichnet, bei der Einfahrt des Parkhauses zeigt ein Bildschirm an, ob und wo freie Plätze verfügbar sind. Das Parken ist 24 Stunden lang kostenlos, wer sein Rad länger in der Garage stehen lassen möchte, muss 1,25 Euro pro Tag bezahlen.





Utrecht: Kaum eröffnet, musste die größte Fahrradgarage der Welt schon erweitert werden (IMAGO (2))

### 3 Innenstadt für Radfahrer in Oslo, Norwegen



In Norwegens Hauptstadt Oslo wurden im Vorjahr 700 Parkplätze in Radwege und Parks umgewandelt. Damit wurde die Innenstadt weitestgehend vom Autoverkehr befreit. Das bedeutet mehr Sicherheit auf der Straße: Kein einziger Fußgänger oder Radfahrer ist im Vorjahr in Oslo bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen.



„Stau-Gebühr“ – so die wörtliche Übersetzung – müssen die Lenker eines Kraftfahrzeugs bei der Einfahrt in die erweiterte Innenstadt zahlen. Die Folge: weniger Autoverkehr, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer.

Außerdem feierte Oslo bereits den zehnten Jahrestag der „Congestion Charge“. Bei dieser

Nach der siebenmonatigen Testphase dieser City-Maut schlug die anfängliche Skepsis der Osloer in kräftige Unterstützung um. Mittlerweile sind laut Umfragen sogar fast zwei Drittel für die Maßnahme. (ADOBESTOCK (2))



### 4 Fahrradleihsystem in Straßburg, Frankreich



Straßburg ist für seine Vorreiterrolle bezüglich sanfter Mobilität bekannt. Das Radwegenetz ist dicht ausgebaut und umfasst insgesamt rund 600 Kilometer. Außerdem hat die Stadt das Leihfahrradsystem „Vélohop“ etabliert. Nutzer können Fahrräder kurz- oder langfristig mieten, auch das einmalige Ausleihen ist möglich.

Interessierte können Räder entweder mit persönlicher Beratung in einem der Vélohop-Shops entleihen oder rund um die Uhr die automatischen Abholstationen benutzen. Die Miete kostet pro Tag fünf Euro.



Da ein großer Teil des Stadtzentrums autofrei ist, ist die Nachfrage nach Fahrrädern groß. Nicht nur Einheimische, sondern auch Touristen profitieren von „Vélohop“: Über das Radwegenetz können zahlreiche Sehenswürdigkeiten der Stadt erreicht werden.

### 5 Straßensperren für Radverkehr in Bogotá, Kolumbien



Kolumbiens Hauptstadt Bogotá kämpft – wie viele Städte – seit geraumer Zeit mit schlechter Luftqualität. Der öffentliche Verkehr ist in der 7,7-Millionen-Einwohner-Stadt oft völlig überlastet.

Die Stadt versucht, aktiv gegenzusteuern, und investiert stark in die Radinfrastruktur. Das schlägt sich auch in den Zahlen nieder: Bogotá verfügt über rund 550 Kilometer Radwege. Die Stadt gilt damit in Südamerika als Vorreiter.



Zu Beginn des Corona-Lockdowns wurde der Fahrradverkehr zusätzlich gefördert, da in überfüllten Öffis das Ansteckungsrisiko höher ist. Konkret hatte die Stadt auf 117 Ki-



lometer Länge Pop-up-Radwege an Hauptverkehrsstraßen errichtet. Zum Vergleich: Das entspricht ungefähr der Strecke von Graz nach Liezen.

Weltweit folgten einige Städte wie Berlin, Wien und Budapest dem Beispiel der Südamerikaner.

#### MEINE PEDALE & ICH

„Das Fahrrad ist eine geniale Erfindung“

Doris Nesitka (51), Biologin und Kinderbetreuerin, Graz

DRINGEL



Doris bewegt sich bereits seit sehr jungen Jahren fast ausschließlich mit dem Fahrrad fort. Nachdem sie jahrelang auf normale Fahrräder und Mountainbikes gesetzt hat, fährt sie jetzt auch mit dem E-Bike zur Arbeit nach Kalkleiten. „Die Entscheidung, mir ein E-Bike zu kaufen, habe ich mir nicht leicht gemacht. Aber jetzt genieße ich die herrliche Fahrt zur Arbeit, ich tue meiner Gesundheit und meiner Kondition was Gutes und mein grünes Gewissen ist auch beruhigt.“ Die Kinderbetreuerin hofft, Kinder und andere junge Menschen durch ihre Affinität zum Radfahren zu inspirieren und ihnen dadurch nachhaltiges Denken und Handeln zu vermitteln.

Severin Dringel

# Die Top 3 der originellsten Rad-Neuheiten

Ein schwebender Kreisverkehr, eine 220 Meter lange Radfahrbrücke und ein Fahrradskyway – wie moderne Radinfrastruktur funktioniert.

## ➤ 1 Der Hovenring in Eindhoven, Niederlande

Mit dem Hovenring hat das Architekturbüro **ipv Delft** ein spektakuläres Eingangstor zur Stadt Eindhoven geschaffen. Er ist der weltweit erste schwebende Kreisverkehr für Radfahrer. An einem 70 Meter hohen Pfahl hängend, scheint der Ring nachts durch seine prächtige Beleuchtung in der Luft zu schweben. Nach anfänglichen Schwierigkeiten – in den Spannseilen traten unerwartete Schwingungen auf – wurde die Verkehrsneuheit schließlich im Sommer 2012 eröffnet. Kosten: gut elf Millionen Euro.

Nutzer können die Konstruktion über vier flache Auffahrten gemütlich befahren. Jetzt fahren oben bis zu 5000 Rad- und bis zu 700 Motorrollerfahrer, unten die Autos. Diesen Verkehrsknotenpunkt überqueren täglich rund 25.000 Fahrzeuge, ein weiterer Anstieg des Verkehrsaufkommens wurde prognostiziert. Mit dem spektakulären Bau wurden die Kapazitäten der Kreuzung massiv gesteigert.

Der Hovenring gilt als gutes Beispiel dafür, wie man hochwertige Radlösungen mit bestehender Verkehrsinfrastruktur verbinden kann.



## ➤ 2 Der Bicycle Skyway in Xiamen, China

Der nächste Superlativ: Die längste Radbrücke der Welt steht in Xiamen in China. Der Bicycle Skyway ist 7,6 Kilometer lang und kann bis zu 2000 Räder gleichzeitig fassen. Die Brücke verbindet fünf der Haupt-Wohnbezirke und drei Business-Zentren der Stadt Xiamen.

Die dänischen Architekten von **Dis+ing+Weitling** haben große Windungen eingebaut, um zu steile Anstiege zu vermeiden und so für mehr Komfort zu sorgen.

Rund fünf Meter über der Straße schwebt der Skyway, der nach einer nur sechsmonatigen Bauzeit 2017 fertiggestellt wurde. Elf Eingänge zum Radweg gibt es insgesamt, die je-



weils direkt an das Bus- und U-Bahnnetz anschließen.

Der Skyway integriert außerdem Fußgängerbrücken, Kreisverkehre und Fahrradparkplätze. Auch Leihräder stehen den Nutzern zur Verfügung.

### MEINE PEDALE & ICH

## Zum Ball und ins Casino mit Stil und Rad

**Siegfried Fenz (21),**  
Student,  
Fürstenfeld



Siegfried fährt täglich mehrmals mit dem Rad. Obwohl er sich sehr für Autos interessiert, greift der Student auch für alltägliche Wege lieber aufs Rad zurück – egal, ob in der Stadt oder am Land. Für ihn ist dies bequemer, als sich in ein Auto setzen zu müssen. Aber auch die Fahrt zum Fortgellokal, zu einem Ball in seiner Heimat Fürstenfeld oder zum Casino in Graz erledigt er ebenfalls mit „dem besten Gefährt“ und spart sich somit die Parkplatzsuche. „Zum Ball fahre ich mit dem Rad, weil es gemütlich ist und ich mir beim Gehen meine Schuhe ruinieren würde“, erzählt Siegfried schmunzelnd. „Das Rad ist für mich DAS Gefährt, damit stehst du direkt vor der Tür!“ **Jasmin Hebenstreit**





Der erste schwebende  
Kreisverkehr für Radfahrer  
steht in Eindhoven in den  
Niederlanden

IMAGO (2)



## 3 Die Cykelslangen in Kopenhagen, Dänemark

Die Cykelslangen ist Kopenhagens erste Brücke nur für Fahrräder. Die geschwungene „Fahrradsschlange“ bringt Radfahrer vom Fisketorvet, einem Kopenhagener Einkaufszentrum, direkt zur Kalvebod-Brücke an den Hafen. Die orangefarbene Brücke befindet sich sieben Meter über dem Boden und weist eine Länge von 220 Metern und eine Breite von vier Metern auf. Nach acht Jahren Planung des Architekturbüros Dissing+Weitling und einigen Bauhindernissen konnte sie 2014 endlich eröffnet werden. Bis zu 19.000 Radfahrer nutzen die Brücke täglich. Das sind weit mehr Radfahrer als 2015 angepeilt, damals sprach man noch von circa 12.000 Nutzern.

VISIT KOPENHAGEN/BACH



STÄDTEPLANER STEFAN BENDIKS

# „In Holland landen Radler nicht in der Sackgasse“

Für den Radverkehr optimierte Städte brauchen ganzheitliche Planung genauso wie Leuchtturmprojekte.

Der Architekt und Städteplaner Stefan Bendiks, Autor des 2019 erschienenen Buches „Traffic Space Is Public Space. Ein Handbuch zur Transformation“ (gemeinsam mit Aglaée Degros) ist als Masterplaner für die Umsetzung der Radoffensive der Stadt Graz engagiert. Wir sprechen mit ihm über die Zukunft des Radverkehrs in Graz.

Stefan Bendiks über ...



Stefan Bendiks  
plant die Rad-  
Offensive GODDYN

... **den Erfolg von Radverkehrsprojekten:**

„Man muss Durchgängigkeit kreieren und auch eine gewisse Intuitivität im Bau und in der Beschilderung des Basisnetzes verfolgen. In Holland finden sich Radfahrer intuitiv zurecht, sie landen nicht in Sackgassen oder plötzlich auf stark befahrenen großen Straßen. Solche Durchgängigkeit fehlt in Graz noch.“

... **die Zukunft von Radwegen:**

„Wenn ich mir das Idealbild einer Stadt vorstelle, gibt es dort eigentlich gar keine Radwege mehr. In meiner idealen Stadt ist der Radverkehr so selbstverständlich, dass es keine getrennten Radwege mehr braucht. Das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer würde anders, intuitiver funktionieren.“

... **Leuchtturmprojekte fürs Radfahren:**

„Leuchtturmprojekte oder Landmarks sind nicht das Wichtigste. In Graz zum Beispiel ist der Lückenschluss im Cityring ein sehr wichtiges Statement, dazu braucht es Detailarbeit. Aber Bauwerke und Projekte, die auffallen, sind natürlich auch ein Statement, um die Aufmerksamkeit

auf das Radfahren zu lenken. Die Politik zeigt damit, dass man es ernst meint. Man sollte aber kein Landmark bauen, wenn man sonst nichts anderes macht.“

... **die Radoffensive in Graz:**

„Graz hat die Ambition, Radhauptstadt Österreichs zu werden. Um das zu erreichen, braucht es auffallende Projekte. Wichtiger aber noch ist ein Systemblick, wie man den Radverkehr durchgängiger, logischer und konsistenter in der Fläche gestalten kann.“

... **den Sonnenfelsplatz als Begegnungszone:**

„Wir haben dieses Beispiel in unser Buch aufgenommen. Beim Sonnenfelsplatz sieht man sehr gut, dass es bei Transformation des Verkehrs in der Stadt nicht nur um Radverkehr geht. Fürs Radfahren ist der Platz gar nicht ideal. Aber als Verweilraum und Zeichen für Begegnung mit Gastgärten und Fußgängern funktioniert er und könnte durchaus Richtung Stadtpark verlängert werden.“

... **seine Rolle als Mastermind:**

„Ich komme mit dem Bild von außen und bin in ganz Europa unterwegs. Radverkehr und die Transformation von Städten sind meine Themen. In Graz stellt sich die Frage, was der Radverkehr der Stadt als Ganzes bieten kann. Denn man hat erkannt, dass es mit dem Ausbau der Radinfrastruktur um die integrale Verbesserung der Stadt geht. Meine Rolle sehe ich darin, solche Diskussionen der Transformation zu fördern und zu moderieren.“

**Cäcilia Hödlmoser,  
Gudrun Reimerth**

**FAHRRAD STATT AUTO**

# Mit 90 Jahren aufs E-Bike umgestiegen

**Freizeitradler und Rennrad-Sportler: Emmerich Mally (90) ist seit fast 85 Jahren mit dem Fahrrad unterwegs.**

Angefangen hat es mit einem Mädchenrad, geerbt von den Nachbarstöchtern, „da bin ich mit sechs Jahren gleich herumgeradelt“, sagt Emmerich Mally. Seit 84 Jahren ist er mittlerweile mit dem Fahrrad unterwegs – „im Sommer wie im Winter, solange es irgendwie geht“. Auch wenn man es ihm eigentlich nicht abnehmen will, ist er mittlerweile 90 Jahre alt – und seit seinem runden Geburtstag im August stolzer Besitzer eines E-Bikes.

Das Autofahren hat er mittlerweile aufgegeben, mit dem E-Bike nimmt er aber gerne noch alle Wege rund um seinen Wohnort Neuseiersberg in Angriff – „Einkaufen, Arztbesuche, das mache ich alles mit dem Rad. Schön gemütlich, denn Sicherheit geht vor.“ Gemütlich muss man tatsächlich betonen, denn in den Fünfzigerjahren war Mally ein gefürchteter Sprinter. „Zwischen 1950 und 1955 habe ich ein paar gute Erfolge gehabt“, erinnert er sich gerne und seine

Gattin, die alle Zeitungsausschnitte daheim in einem eigenen Buch gesammelt hat, ergänzt: „Einmal hat er in seiner Klasse zehn Siege in einem Jahr geschafft.“

Nach der sportlichen Karriere gab es ausgedehnte Radtouren, auch per Mountainbike. Beruflich drehte sich ebenso alles ums Radeln, war Mally doch in den Puch-Werken beschäftigt.

„Herr Mally ist ein super Vorbild, er zeigt, was noch alles in diesem Alter möglich ist, wenn die körperlichen Voraussetzungen gegeben sind“, sagt Arne Öhlknecht vom Verband der SportwissenschaftlerInnen Österreichs. Er führt im Auftrag der Verkehrsplanung der Stadt Graz mit dem Verein für Familien- und Gesundheitsmanagement kostenlose Mobilitätstrainings für Radlerinnen und Radler 65 plus durch.

Es geht ums Fahrrad, aber auch ums Gehen, um Fitness und Funktionalität, um Regeln und um Bewusstseinsbildung. Sogar zwei Zusatztermine (23. und 28. 10., Infos: Tel. 0676-88 99 22 44 oder Tel. 0664-410 65 12) mussten nachgeschoben werden: „Das Telefon hat nur so geglüht“, sieht Öhlknecht die Wichtigkeit der Kurse bestätigt.

**Nina Müller**



**Emmerich Mally (90) macht mit seinem E-Bike Neuseiersberg sicher unsicher**

ÖHLKNECHT

Für das Auge ist die hügelige Landschaft um die Riegersburg in der Südoststeiermark ein wahrer Blickfang. Für Radfahrer bedeutet die gleiche Landschaft oft eine schweißtreibende Anstrengung. Monika Vas lebt in der Marktgemeinde Riegersburg, wollte aber nicht auf das Radfahren verzichten. Deshalb legte sich die 48-jährige Pflegeassistentin in diesem Jahr ein E-Bike zu.

So wie Vas denken immer mehr Steirerinnen und Steirer. Seit Jahren boomen die E-Bikes, die Verkaufszahlen kennen nur eine Richtung: steil nach oben.

Einst als Fahrrad für Tretfaule verspottet, sind die E-Räder für Verkehrs- und Stadtplaner längst zu einem „Game Changer“ geworden: Mit der E-Revolution auf



**TATSÄCHLICH RAD**

**FAHRRADVERBOT**

## Kein Platz fürs Rad

Auf Helgoland ist das Radfahren verboten ist. Der Grund: zu wenig Platz. Nur Kinder dürfen zwischen Oktober und April radeln.

475

Kilometer lang zieht sich der Murradweg von der Sticklerhütte im Lungau durch die Steiermark und weiter durch Slowenien bis zum Schlusspunkt im kroatischen Legrad, wo die Mur in die Drau mündet.



**SPEED-REKORD**

## Österreicher Stöckl

Wussten Sie, dass Markus Stöckl 2016 einen Speed-Rad aufstellte? Dabei beschleunigte er innerhalb von 20 Sekunden auf 167,7 km/h.

# Eine Branche steht unter Strom

Anhaltender Boom: Wie die E-Bikes das Mobilitätsverhalten vor allem der Pendler verändern sollen und den Handel jubeln lassen.

Von Lukas Lorber und Gerald Winter-Pölsler

zwei Rädern kann der für die Verkehrswende so wichtige Ausstieg der Pendler aus dem Auto gelingen. „Im stadtübergreifenden Verkehr haben wir derzeit einen 80-Prozent-Anteil beim Auto“, sagt Stadtbau- und Verkehrsplaner Bertram Werle. Ein Wert, den man mit dem Ausbau der S-Bahn, vor allem aber mit den E-Bikes deutlich nach unten drücken will.

Gerade im Großraum Graz ist das Potenzial groß. Und der Bedarf. Rund 180.000 Menschen kommen täglich aus den Regionen nach Graz, rund 30.000 treten den umgekehrten

Weg an. Macht unterm Strich 115.000 Pkw-Fahrten pro Richtung, wissen Verkehrsplaner. Und sie wissen auch: Ein Gutteil dieser Autofahrten ist zwischen zehn und 15 Kilometer lang. Eine Strecke, die man auch mit dem E-Bike zurücklegen kann. Daher legen Land und Stadt künftig auf eine gute Rad-Anbindung des Umlandes an die Landeshauptstadt ihren Fokus.

Auch der Handel jubelt über den anhaltenden Boom der E-Räder. Bei Sportartikelhändler Günter Menzinger aus Fehring hat sich das Verkaufsverhältnis der Fahrräder enorm verändert. „Seit ein paar Jahren verkaufen wir 80 Prozent E-Bikes und nur mehr 20 Prozent normale Fahrräder“, sagt er. Die 20 Prozent umfassen hierbei größtenteils Kinderfahrräder.

Insgesamt sind österreichweit bereits rund 750.000 Elektrofahrräder unterwegs, schätzt das Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Dabei taugt der elektrische Antrieb nicht nur für längere Pendelstrecken, auch bei Radausflügen „werden jetzt Strecken um die 70 Kilometer in Angriff genommen“, sagt Händler Menzinger. Außerdem geht die Angst vor Steigungen verloren.

**Der technische Fortschritt** kommt dazu: Die Bedienung von E-Rädern sei mittlerweile auch für technische Laien kein Problem mehr, ist Menzinger überzeugt. Und es ist für jeden Typ etwas dabei: Heute gibt es E-Bikes als Lastenräder, Citybikes, Mountainbikes und sogar Rennräder.

Für Monika Vas aus Riegersburg hat sich das Umsatteln auf ein E-Bike ausgezahlt. „Ich fahre jetzt viel öfter mit dem Rad“, sagt sie. Mindestens einmal in der Woche geht sich eine Rundfahrt mit ihrem neuen, elektrisierten Drahtesel aus.



Neues Fahrerlebnis dank E-Bike: Hügel sind für Monika Vas kein Problem

VAS

## MEINE PEDALE & ICH

„Es fühlt sich fast so an wie fliegen“

Livia Meder (21) und Fabian Kabas (21), Studenten, Graz

HARTLIEB



Wir fahren fast immer mit dem Rad. Es ist einfach praktischer.“ Ob nur einige Meter zum Supermarkt oder mit dem Tandem durch die halbe Steiermark, Livia und Fabian lieben Radfahren. Im Sommer ist Fabian über 1000 Kilometer nach Griechenland gefahren. Keine Distanz scheint unüberwindbar. „Menschen gehen in anderen Ländern anders mit Radfahrern um. In Bosnien waren alle überrascht und glücklich, uns zu sehen“, erzählt er. In ihrer Freizeit fahren sie oft mit dem Tandem. „Man kann viel einfacher quatschen, weil man so nah beieinander ist. Und wenn man im Sommer unterwegs ist und einem der Wind entgegenbläst, fühlt sich das an wie fliegen.“

Nikolai Hartlieb

# Unternehmen als echte Schrittmacher

Radstellplätze, Radservice,  
E-Bikes und Co. – immer mehr  
Betriebe motivieren  
Mitarbeiter zum  
Umstieg aufs  
Rad. Wie das  
gelingen kann.

Von Julia Schuster,  
Verena Schinnerl,  
Marie Miedl-Rissner

Isabell Bayer-Lueger  
mit ihrem E-Bike auf  
dem Weg zur Arbeit



ÄRZTEZENTRUM HARTBERG

## In drei Schritten zur neuen Mobilität

Gesundheit und Bewegung bedingen einander. Aus diesem Ansatz heraus hat Isabell Bayer-Lueger ein Mobilitätsprojekt für das Ärztezentrum in Hartberg ins Leben gerufen, bei dem sie Miteigentümerin ist. „Ich setze gerne zukunftsrelevante Projekte um, die zum Umweltschutz beitragen“, so Bayer-Lueger. Gemeinsam mit Hartbergs Radverkehrskordinator Anton Schuller und Allgemeinmediziner Alexander Moussa wurde im Jänner 2020 die Initiative zur Mobilitätsverschiebung im Ärztezentrum gestartet.

Ziel des Projekts ist, dass Arbeitgeber und -nehmer sowie Kunden und Klienten das Auto zu Hause stehen lassen und multimodal oder mit dem Fahrrad anreisen.

Die Aktion gliedert sich in drei Phasen: Anhand eines Fra-

gebogens wurde ermittelt, wie Arbeitnehmer und -geber täglich zum Ärztezentrum kommen. Daraufhin erarbeitete Schuller individuelle Mobilitätsvorschläge. Im zweiten Schritt wurde mit dem Kooperationspartner Bike Total ein E-Bike-Sicherheitstraining durchgeführt. In der letzten Phase finden Radtest-Tage statt, bei denen E-Bikes ausprobiert werden.

Bayer-Lueger fährt seit dem Projekt täglich mit dem E-Bike zur Arbeit: „Es ist lustig und tut Körper und Geist gut!“ Im Zuge des Projekts sollen die Gesundheit gefördert und der CO<sub>2</sub>-Verbrauch verringert werden.

Konkret umgesetzt wird ein E-Bike-Parkplatz, der in Planung ist. Isabell Bayer-Lueger möchte das Projekt durch kleine Nachfolgeaktionen Jahr für Jahr am Leben erhalten.

Michaela Ziegler  
im Innenhof des  
Ordinariats in Graz  
KK (3)



DIÖZESE GRAZ-SECKAU

## Kirche und sanfte Mobilität gehen Hand in Hand

Für Michaela Ziegler, Projektleiterin für Autofasten, Umwelt und Nachhaltigkeit, ist es selbstverständlich, das Radfahren zu fördern. Mit einem internen Newsletter ruft sie das Thema Radmobilität stets in die Köpfe der Mitarbeiter.

Zu Hause ist sie mit dem Rad unterwegs, in Graz nutzt sie die Dienst-E-Bikes der Diözese.

Diese sollen den Mitarbeitern bald auch privat zur Verfügung stehen. Die Förderungen reichen von einem jährlichen Radservice über neue Fahrradstellensysteme bis hin zum Autofasten, das als Projekt gemeinsam mit dem Land Steiermark und der Stadt Graz entsteht.

Seit dem Frühjahr 2020 ist das Ordinariat in Graz als fahrradfreundlicher Betrieb ausgezeichnet (CFE-zertifiziert). „Wir stellen die Überdachung der neuen Fahrradstellensysteme

fertig, müssen jedoch auf die Zustimmung der Altstadtkommission warten“, so Ziegler.

Aufgrund des Standortes im Grazer Zentrum eignet sich das Fahrrad gut, um in die Arbeit zu gelangen. „Ich fahre nicht so gerne mit den Öffis und die Autoparkplatzsituation in der Innenstadt ist schwierig. Außerdem ist das Rad die kostengünstigere Alternative“, so Mitarbeiterin Kordula Klass.

Auch Kollegin Dagmar Stany schätzt es, ihr Fahrrad sicher abstellen zu können, und fährt fast das ganze Jahr über mit dem Rad zur Arbeit.

Derzeit ist Ziegler im Gespräch mit der Wirtschaftsdirektion, um das Konzept des Jobrads auch in der Diözese zu integrieren. Dabei können Mitarbeiter betrieblich erworbene Räder gegen einen Nutzungsbeitrag verwenden.



Siegfried Pabst nutzt sein TU-Fahrrad für alltägliche Wege

TECHNISCHE UNIVERSITÄT GRAZ

## Intensive Radförderung seit über zehn Jahren

Seit 2012 nutzt Siegfried Pabst aus dem Technischen Facility-Management täglich das Fahrrad für seinen Weg zur Technischen Universität: „Ich fahre das ganze Jahr über mit dem Fahrrad in die Arbeit, weil ich keine Staus mag und eine entsprechende Wohndistanz habe.“

Die TU ist wie auch die Karl-Franzens-, die Kunst- und die Medizinische Universität mit dem fahrradfreundlichen CFE-Zertifikat ausgezeichnet. „Die intensive Radförderung begann 2010 mit der ersten TU-Fahrradaktion. Von dort weg ist fast jährlich eine neue dazugekommen“, so Mario Hafner aus der Administrationsabteilung. TU-Mitarbeiter, die in Graz gemeldet und an der TU mindestens halbbeschäftigt sind, können etwa ein TU-Fahrrad zum Vorteilspreis kaufen. Die Stadt Graz unterstützt diese Aktion mit Fahrrad-schlössern und Gutscheinen für das Ersts-service. Alle anderen Mitarbeiter können ein sol-

ches Fahrrad zum Vollpreis erwerben. „Momentan gibt es die achte Radaktion. Nach deren Abschluss sind etwa 1700 TU-Räder verkauft worden“, so Hafner.

Am TU-Gelände gibt es außerdem 1282 überdachte Abstellplätze sowie Selfservice-Radstationen. Zudem bietet die Uni ein jährliches Rad-service an. Von etwa 3900 Beschäftigten kommt die Mehrheit mit dem Rad, zu Fuß oder mit den Öffis zur Arbeit. Pabst resümiert: „Ich glaube, einen Großteil der Mitarbeiter haben wir mit den Radaktionen erreicht. Ich hoffe aber, dass man beim einen oder anderen noch eine Mobilitätsveränderung bewirkt.“

Weitere Radförderungen sind geplant. Die Technische Universität sondiert, E-Bikes als TU-Räder oder Lastenfahrräder als Diensträder anzuschaffen. Und: Die Grazer Universitäten wollen die Radweg-Verbindungen untereinander ausbauen.



Harnik-Lauris (Links) ist per Rad unterwegs  
©ENERGIE STEIERMARK

ENERGIE STEIERMARK

## Wenn das E-Bike zur DNA des Unternehmens gehört

Kostenlose Fahrradchecks, Kauf von vergünstigten Fahrradhelmen und -trikots, überdachte und beleuchtete Radabstellplätze, Umkleemöglichkeiten mit Spinden und Duschen: Das sind die zentralen Punkte, die die Energie Steiermark im Rahmen ihrer Radförderung umgesetzt hat. Seit 2017 ist die Konzernzentrale in Graz CFE-zertifiziert.

Mitarbeiterin Eva Gerstl nutzt für ihren siebeneinhalb Kilometer langen Arbeitsweg täglich das Rad und sagt: „Ich fahre schon über 15 Jahre lang mit dem Fahrrad zur Arbeit.“ Der zentrale Standort in Graz und die flexiblen Arbeitszeiten seien dafür ideal.

Die Energie Steiermark fördert die Radmobilität auch an anderen Standorten und kaufte steiermarkweit über 1000 E-Bikes. Mitarbeiter können diese sowie normale Fahrräder vergünstigt erwerben. Zudem stehen E-Bikes für Dienstwege und den Privatgebrauch zur

Verfügung. Konzernsprecher Urs Harnik-Lauris sieht im Fahrrad vor allem einen zeitlichen Vorteil: „Wenn man das Rad nimmt, ist man punktgenau unterwegs. Man weiß, wann man wegfahren muss und wann man ankommt.“

Momentan nimmt der Betrieb am Projekt Cycle Champ teil, um die Gesundheit der Mitarbeiter zu stärken. Im Zentrum dieser Initiative stehen die Vorteile für die Umwelt und die Radfahrer selbst. Im Zuge dessen wurde eine Potenzialanalyse durchgeführt.

Die Energie Steiermark plant, auch künftig das Radfahren zu fördern. „Wir sondieren die beste Möglichkeit, das Konzept Jobrad bei uns und darüber hinaus umzusetzen. Ich bin überzeugt, dass das ein zukunfts-trächtiges Erfolgsmodell ist“, so Enterprise-Risk-Manager Holger Hassenpflug. Zusätzlich sollen Lastenrad-Tests durchgeführt werden, Zustellungen per Lastenrad erfolgen bereits.

# Die 10 Gebote – oder das Gesetz der Straße

Wo die Rechtsregel plötzlich nicht mehr gilt und wann man mit dem Rad nebeneinanderfahren darf. Das rechtliche 1 x 1 für Radfahrer.

Von Marie Miedl-Rissner, Verena Schinnerl, Vilja Schiretz, Julia Schuster

**1 Gehsteig:** Das mag einige Radfahrer überraschen, aber: Das Radfahren am Gehsteig ist untersagt. Erlaubt ist es nur Kindern, die Fahrräder mit einem Felgendurchmesser von maximal 30 Zentimetern fahren. Drahtesel bis zu 12 Zoll gelten nämlich als Spielgeräte. Begleitpersonen müssen auf den Radweg oder die Straße.

**2 Nebeneinanderfahren:** In Deutschland dürfen Radfahrer seit Kurzem nebeneinander auf der Straße fahren. In Österreich? Ist das weiter verboten. Beziehungsweise nur auf Radwegen, in Fahrrad- und Wohnstraßen sowie Begegnungszonen erlaubt. Ausnahme: Bei Trainingsfahrten mit Rennrädern darf man auch auf Straßen nebeneinanderdüsen.

**3 Telefonieren:** Am Fahrrad sind Telefonate nur mithilfe einer Freisprecheinrichtung erlaubt – sofern das Handy am Fahrrad fixiert ist. Wer dennoch mit dem Mobiltelefon am Ohr erwischt wird, muss mit einem Bußgeld rechnen. Dieses kann sich im Bereich zwischen 50 und 72 Euro bewegen. Aufgepasst: Auch das Mailen oder Verfassen von Nachrichten ist während des Radfahrens verboten und kann eine Strafe nach sich ziehen. Das Handy darf beim Radeln nämlich nicht in der Hand gehalten werden.

WEICHELSELBRAUN, APA/GINDL, WINTER-PÖLSLER



**4 Zebrastrifen:** Dürfen Radfahrer über den Zebrastrifen fahren? Seit der Gesetzesnovelle von 2019 gibt es die klare Antwort: Nein. Am Schutzweg ist nur das Schieben des Fahrrads erlaubt. Es gibt aber eigene Radfahrerüberfahrten, die mithilfe von Quadraten markiert sind. Auf ihnen haben Radfahrer auch Vorrang.



## TATSÄCHLICH RAD

ERICH EDEGGER

### Ein Steg, der seinen ...

Der stählerne Fuß- und Radweg-Steg überspannt die Grazer Mur seit 1992. Seit dem 10. Todestag von Vizebürgermeister und Radpionier Erich Edegger 2003 trägt er dessen Namen.



**Kilometer** – so lang ist die weiteste per Fahrrad zurückgelegte Unterwasserfahrt. Jens Stötzner absolvierte diese 2013 in einem Schwimmbecken. Dafür brauchte er vier Stunden und 48 Minuten.

## STUDIE

### Seltener krank

Wussten Sie, dass Radfahren fit hält? Die University of North Carolina ermittelte, dass 30-minütiges Radtraining fünfmal die Woche Krankenstände halbiert.

**5 Dooring:** Es gehört für Autofahrer zum größten Ärgernis: Radfahrer, die in der Mitte der Fahrspur fahren. Dabei ist das nicht nur erlaubt, sondern eine Sicherheitsmaßnahme: Radfahrer dürfen bis zu 1,5 Meter Abstand zu parkenden Autos einhalten, um Dooring-Unfälle (wenn sich plötzlich die Autotür öffnet) zu vermeiden.

**6 Benutzungspflicht:** Die Straßenverkehrsordnung kennt zwei Arten von Radwegen: jene mit und jene ohne Benutzungspflicht. Sind Wege mit einem runden blauen Verkehrszeichen gekennzeichnet, müssen Radfahrer diese benutzen. Ist das Radwegzeichen quadratisch, kann man auf diesem Radweg fahren – oder auf der normalen Straße daneben.

**7 Radhelmpflicht:** Kinder müssen beim Fahrradfahren bis zum vollendeten 12. Lebensjahr einen Radhelm tragen. Dies gilt sowohl für Kinder, die das Fahrrad selbst lenken, als auch für jene, die in einem Kindersitz oder Kinder-Fahrradanhänger transportiert werden. Die Aufsichtsperson ist verantwortlich dafür, dass das Kind die Radhelmpflicht einhält.

**8 Vorrang:** Beim Verlassen eines Radweges gelten dieselben Vorrangregeln wie beim Autofahren. Laut Armin Kaltenecker, Rechtsexperte beim Kuratorium für Verkehrssicherheit, ist die einzige Ausnahme, wenn ein Radweg über eine Kreuzung nicht als Radüberfahrt gekennzeichnet ist – eine Situation, wie sie etwa in Graz häufig vorkommt. Dort hat der Radfahrer immer Nachrang, damit wird die Rechtsregel ausgehebelt.



**9 Einbahnstraßen:** Radfahrer dürfen nicht gegen die Einbahn fahren. Nur wenn es ein Zusatzschild erlaubt, ist die Durchfahrt entgegen der vorgegebenen Richtung per Rad zulässig. In Graz ist das bei den meisten Einbahnen der Fall. Eine Ausnahme gilt bei Wohnstraßen: Dort ist das Radfahren in alle Richtungen erlaubt.

**10 Mehrzweckstreifen:** Sie sind die billigste und oft unscheinbare Lösung für eine Radinfrastruktur, die Mehrzweckstreifen am Straßenrand. Wichtig: Fahrräder haben auf diesen Streifen immer Vorrang. Nur wenn die übrige Fahrbahn zu schmal ist, dürfen andere Fahrzeuge den Mehrzweckstreifen befahren.

## MEINE PEDALE & ICH

### Täglich von St. Stefan nach Graz

Franz Kern (58), Landwirtschaftskammer Steiermark, St. Stefan/Stainz

DRINGEL



Franz Kern ist sich bei keinem Wetter zu schade, auf das E-Bike zu steigen. Er fährt täglich insgesamt 60 Kilometer von St. Stefan/Stainz zur Arbeit in Graz und retour. Kein Katzensprung also. Seine Begeisterung fürs Radfahren setzt sich aus verschiedenen Faktoren zusammen. „Die Faszination ist für mich, Freiheit zu spüren. Außerdem brauche ich es als Kompensation zur stundenlangen Computerarbeit. So halte ich mich fit und habe meinen Kopf für längere Zeit woanders.“ An Zwischenfälle während der langen Fahrt hat sich Franz schon längst gewöhnt. „Autos, die den Seitenabstand nicht einhalten, und Patschen beim Reifen gehören einfach dazu.“

Severin Dringel



# Wie nachhaltig bewegen Sie sich von **A nach B**

Fahrrad, Auto, Bus und Co. – denken Sie bei der Wahl Ihres Fortbewegungsmittels an die Umwelt? Finden Sie heraus, wie groß Ihr Mobilitäts-Fußabdruck ist!

Von Verena Schinnerl, Marie Miedl-Rissner, Julia Schuster, Magdalena Krainer, Tanja Reinisch

**1 Die Pflicht ruft! Wie kommen Sie zur Arbeit bzw. zur Schule?**

- a.) Mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß
- b.) Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln
- c.) In einer Fahrgemeinschaft
- d.) Mit dem Auto

**2 Sie lieben das Röhren der Motoren? Aber wie viele motorisierte Fahrzeuge nehmen Sie selbst pro Woche in Anspruch (Auto, Motorrad, Moped ...)?**

- a.) 0
- b.) 1
- c.) 2
- d.) 3 bzw. mehr als 3

**3 Auszeit gefällig? Mit welchem Verkehrsmittel fahren Sie am häufigsten in den Urlaub?**

- a.) Mit dem Fahrrad
- b.) Mit dem Zug bzw. Bus
- c.) Mit dem Auto
- d.) Mit dem Flugzeug



**4 Pendler oder Kurzstreckenfahrer? Wie viele Kilometer legen Sie jährlich mit dem Auto zurück?**

- a.) Keine, denn ich fahre nicht mit dem Auto
- b.) Weniger als 8000 km/Jahr
- c.) Irgendetwas zwischen 8000 und 16.000 km/Jahr
- d.) Ich zähl gar nicht mehr, aber mehr als 16.000 km/Jahr

**5 Benzin, Diesel – oder schon Strom? Was tanken Sie im Normalfall?**

- a.) Nichts, denn ich besitze kein Auto
- b.) Strom, denn ich fahre ein E-Auto
- c.) Teils, teils, denn Hybrid ist die Zukunft
- d.) Diesel oder Benzin, was sonst?

**6 Radfahrer, aufgepasst: Wie oft mussten Sie Ihren Fahrradschlauch wegen Vielfahrens schon wechseln?**

- a.) Öfter als dreimal
- b.) Zweimal
- c.) Einmal
- d.) Noch nie

**7 Flugzeuge haben Sie schon immer fasziniert, aber wie oft haben Sie tatsächlich ab?**

- a.) Nie
- b.) 2 bis 3 Mal pro Jahr
- c.) 4 bis 5 Mal
- d.) Öfter als 5 Mal

**8 Naturbegeistert? Wie viele steirische Radwege haben Sie bereits befahren?**

- a.) Zu viele, um sie zählen zu können
- b.) Na klar, einige bin ich schon geradelt
- c.) Noch keinen, aber die Routen sind geplant
- d.) Dafür fehlt mir noch die Motivation

Schon ausgefüllt? Der Buchstabe, den Sie am öftesten gewählt haben, verrät Ihnen das Ergebnis

**9 Haben Sie die Mobilitätsbeilage aufmerksam gelesen? Dann wissen Sie das: In welchem Jahr wurde das Fahrrad erfunden?**

- a.) 1817
- b.) 1917
- c.) 60 n. Chr.
- d.) 1884

**10 Man lernt nie aus! Was könnten Sie an Ihrem Verhalten ändern, um Ihren Mobilitäts-Fußabdruck zu verkleinern? Schicken Sie Ihre Antwort auf Instagram an @steiermarkradmobil, um in unserer Story gepostet zu werden! Wir freuen uns auf Ihre Zusendungen!**

## AUSWERTUNG

### a, b, c oder d?

**Überwiegend a:** Gute Arbeit! Öffi-Ticket, Radfahren und Co. sind keine Fremdwörter für Sie. Gehen Sie mit gutem Beispiel voran und motivieren Sie Ihre Mitmenschen, öfter in die Pedale zu treten!

**Überwiegend b:** Sie sind auf dem richtigen (Rad-)Weg! Gehen Sie den nächsten Schritt und achten Sie auch beim nächsten Urlaub auf Nachhaltigkeit. Seit Corona wissen wir: Es muss nicht immer die Fernreise sein. Urlaub funktioniert auch mit Rad und Öffis!

**Überwiegend c:** Sie versuchen bereits vorsichtig, nachhaltige Mobilität in Ihren Alltag zu integrieren. Beginnen Sie im Kleinen: Nutzen Sie einmal probeweise für Kurzstrecken nicht das Auto, sondern das Rad.

**Überwiegend d:** Ganz ernsthaft: Sie müssen Ihren Mobilitäts-Fußabdruck optimieren! Aber das geht – wenn Sie mehr gehen, zum Beispiel. Wenn es tatsächlich regnet oder schneit, greifen Sie vorerst ruhig zum Autoschlüssel. Aber an einem der restlichen Tage im Jahr können Sie die (erste?) Ausfahrt mit dem Rad riskieren.

ADOBESTOCK