



Vermutlich ärgert sich Roland Wagner jeden Tag, wenn er seinen Laden in Klosterneuburg aufsperrt. Denn in der Auslage steht ein Rad. Ein wunderschönes Gravelbike. Gravelbikes sind Gelände-Rennräder – und sehr angesagt. Mehr als 4500 Euro kostet der Bolid: viel Geld, in dieser Liga aber nicht teuer. Das wissen die Radfahrer, die an Wagners Speedplanet vorbeifahren. Der liegt strategisch perfekt: genau am Eurovelo 6, einer der Hauptachsen durch Europa. Wer auf dem Donauradweg radelt, kommt hier vorbei. Und das tun sehr viele Menschen.

Das Gravelbike in der Auslage weckt Begehlichkeiten. Wagner könnte es zwei-, vielleicht dreimal pro Woche verkaufen. Könnte: Das Rad in der Auslage ist reserviert (auch wenn der Kunde es seit Wochen nicht holt). Aber wichtiger: Wagner hat es nur einmal – und bekommt es nicht nach. Obwohl er als österreichischer Generalhändler des weltgrößten Radherstellers (der taiwanesischen Marke Giant) ohnehin VIP-Status hat. Wer das Bike jetzt ordert, bekommt es im September. Hoffentlich.

Ortswechsel. In einer Gasse im zweiten Wiener Gemeindebezirk liegt die Veletage: Die „Radboutique“ ist klein und exklusiv. „Wie viel kannst du denn ausgeben?“, fragt die Verkäuferin ins Telefon, stutzt – bleibt aber sachlich: „Hm, also da empfehle ich dir Willhaben.“ Die Anruferin, erzählt sie danach, habe ein Stadtrad gesucht. Gern gebraucht, gern herzurichten, um 100, vielleicht 150 Euro.

Derlei hier zu suchen ist nur auf den ersten Blick weltfremd oder skurril. Auf den zweiten illustriert es die neue Radnormalität: Um 30 Prozent, heißt es, sei die globale Nachfrage nach Renn-, Kinder- und Lastenrädern, E- oder Mountainbikes, Holland- und Retrorädern im Jahr 2020 gestiegen. Auch wenn es in den Segmenten Unterschiede gibt, ist das Bild so klar wie bekannt: Es ist beinahe schon langweilig, das Wort „Fahrerboom“ auch nur auszusprechen.

Spannender wird es, wenn der Blick vom Trend zur Wirklichkeit schweift: Fahrräder sind Mangelware. Nein, die Shops sind nicht leer. Wer aber nicht nimmt, was gerade da ist, hat es schwer. Man muss warten, braucht Glück, folgt selbst dem abwegigsten Tipp oder ruft auf der Suche nach dem Billigastelbike in einem Laden an, in dem Räder auch fünfstellige Beträge kosten.

Gutes Rad ist nicht nur teuer, sondern auch schwer zu bekommen: Die Lieferengpässe werden 2022 noch schlimmer werden – trotzdem wird das urbane Verkehrsmittel immer wichtiger. Mancherorts schneller, mancherorts langsamer.

TEXT • THOMAS ROTTENBERG

Besser, wissen die Händler, wird es so rasch nicht werden: „Manche Modelle werden auch 2022 nicht lieferbar sein“, sagt Fritz „Magic“ Berein. Beim Mountainbiker in den Stadtbahnbögen erlebt er Ähnliches wie die Kollegen in Klosterneuburg und der Leopoldstadt. Und Flo Weber, Chef des Margaretner Lastenrad-Spezialshops Heavy Pedals, weiß: Manche Produzenten nehmen gar keine Bestellungen mehr an. Ersatzteile wie Ketten oder Bremsbeläge werden gerade rar. „Das wird im Sommer ein Thema“, graut Weber schon jetzt.

Denn als zu Ostern „die Woom-Hölle losbrach“, hätten wütende Kunden seinem Team so zugesetzt, dass einige mit Kündigung drohten. „Die Woom-Hölle“? Weber vertreibt die Kinderfahrräder der österreichischen Marke Woom. Zurzeit gilt sie als Maß aller Kinder-Rad-Dinge: Auf Willhaben werden gebrauchte Wooms über dem Neupreis gehandelt. Wenn sie online auftauchen: Wessen Kind zu groß für das aktuelle Woom (es gibt sie in mehreren Größen) wirkt, der wird oft auf der Straße von radsuchenden Eltern angesprochen.

Frust abarbeiten • Was nach klingelnden Kassen, Absatzdorado und der Möglichkeit, schamlose Preise zu verlangen klingt, macht aber auch die Händler nicht froh. Zum einen, weil das Publikum den Frust über nicht oder unendlich spät lieferbare Räder und zweimonatige Wartezeiten auf Servicetermine in vernichtenden Bewertungen auf einschlägigen Plattformen abarbeitet. Aber auch, weil sie wissen, dass es noch schlimmer werden wird. Denn die Order für 2022 stehen jetzt an. Doch viele Hersteller, verrät Veletage-Chef Kurt Stefan, setzten Order-Limits: 60 Prozent von heuer. Obwohl heuer zu wenig Ware kam.

Schuld ist Corona. An den Engpässen ebenso wie am Boom: Dass Rad- und Komponentenwerke in Fernost pandemiebedingt monatelang standen, dass in Taiwan gerade wegen eines Teillockdowns Fabriken wieder zu sind, bedenkt kaum, wer in Österreich ein Rad braucht.

Den Boom zu erklären ist dagegen müßig. Bekanntermaßen spielt die als unbegründet erwiesene Angst vor den „Virenschleudern“ Bus, Bim und U-Bahn eine Rolle. Darüber hinaus verrät aber der Vergleich urbaner Strategien zum Komplex Corona & Rad viel

über politischen Mut und die Bereitschaft, in Klima- und Raumplanungsfragen mehr als PR oder Placebo-Politik zu betreiben: Paris, Berlin oder London, aber auch Dublin, Izmir und Budapest nutzten den Corona-Bike-Spin. Pop-up-Lanes, die den Radverkehrsanteil mancherorts um 40 Prozent steigen ließen, wurden oft in fixe Radinfrastruktur umgewandelt. In London entstanden 75, in Mailand 51, in Barcelona 21, in Berlin 24 und in Genua 30 Kilometer Radwege. Laut European Cycling Federation auf Alltags-, nicht auf Freizeitverkehr ausgerichtet. Paris streicht gerade zehntausende Parkplätze ersatzlos. London will zu „Little Holland“ werden, Berlins „Super-Kieze“ und Barcelonas „Superblocks“ verhindern den Auto-Durchfahrtsverkehr, Lokalpolitiker leben Radmobilität demonstrativ.

Wien aber ist anders: Die im internationalen Vergleich ohnehin kläglichen vier pandemischen Pop-up-Radweg-Kilometer sind verschwunden. „Umgedacht“ wird aber: rückwärts. Lange vor der Pandemie beschlossene Straßenrückbauten werden nun offiziell „neu überdacht“ – von politischen Akteuren, die bekennen, allerhöchstens Freizeitradler zu sein. Ulrich Leth, Verkehrsplaner an der TU und Sprecher der Initiative „Platz für Wien“, zitiert da Grillparzer: „Auf halbem Wege und zu halber Tat mit halben Mitteln zauderhaft zu streben“. Die Pariser Klimaziele sind aber keine „halbe Sache“: „Mit Projekten, die nett ausschauen, aber nichts bringen, mit ein paar Freizeitradwegen wird das nicht gelingen.“

Allerdings überholt die Wirklichkeit gerade die Politik: Auf Wiens schmalen, desolaten innerstädtischen Radwegkreuzungen drängeln sich mitunter mehr Radfahrer, als sich daneben Autos auf vier und mehr Spuren breitmachen. Roland Romano, Kopf der Radlobby Wien, jubelt über mehr als zehn Prozent neue Mitglieder binnen eines Jahres. Und beim vom „Radvokaten“ Alec Hager im Vorjahr nach Wien gebrachten Radmotorikpark stehen Schulklassen und Familien Schlange: Hier wird Radverkehrskompetenz vermittelt.

Die Stadtpolitik klopfte sich selbst, aber nicht Hager bei der Eröffnung auf die Schulter und sprach von „Spaß und Spiel“. Ein gefährlicher Irrtum. Solche Parks, die es anderswo längst und zuhauf gibt, ermächtigen: Sie geben Kindern das Rad nicht als Spiel-, sondern als Fahrzeug in die Hand. Dafür wurde es erfunden. Aber das bedeutet, meint Hager, „eines zwingend: Sichere und zeitgemäße Radinfrastruktur wird zur Muss-Option.“