



BURGENLAND RADELT ...

RADBASISNETZ REGION MATTERSBURG

erstellt für:

Regionalmanagement Burgenland GmbH

Marktstraße 3, 7000 Eisenstadt

office@b-mobil.info

erstellt von:

Verracon GmbH

Eschenbachstraße 11 · A-1010 Wien

office@verracon.at · www.verracon.at

Stand: 04.09.2019

VERRACON
Verkehr · Erreichbarkeit · Raum

INHALT

| | |
|---|-----------|
| 1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN | 3 |
| 2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ | 6 |
| 2.1 Die Radbasisnetze im Burgenland..... | 6 |
| 2.2 Alltagsradverkehr vs. Freizeitradverkehr | 8 |
| 2.3 Woraus kann ein Radverkehrsnetz bestehen?..... | 10 |
| 3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ | 12 |
| 3.1 Ein gemeinsamer Prozess | 12 |
| 3.2 Ziele und Wunschlinien..... | 13 |
| 3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler | 13 |
| 3.2.2 Wichtige regionale Ziele | 13 |
| 3.2.3 Wunschliniennetz | 15 |
| 3.3 Abgleich mit der Bestandsinfrastruktur | 16 |
| 4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE | 18 |
| 4.1 Mattersburg..... | 18 |
| 4.1.1 Kurzcharakteristik..... | 18 |
| 4.1.2 Beispiele aus der Befahrung | 18 |
| 4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen..... | 20 |
| 4.2 Pöttelsdorf, Zemendorf-Stöttera und Sigleß..... | 23 |
| 4.2.1 Kurzcharakteristik..... | 23 |
| 4.2.2 Beispiele aus der Befahrung | 23 |
| 4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen..... | 25 |
| 4.3 Marz und Rohrbach bei Mattersburg..... | 28 |
| 4.3.1 Kurzcharakteristik..... | 28 |
| 4.3.2 Beispiele aus der Befahrung | 28 |
| 4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen..... | 30 |
| 4.4 Forchtenstein, Wiesen und Bad Sauerbrunn | 32 |
| 4.4.1 Kurzcharakteristik..... | 32 |
| 4.4.2 Beispiele aus der Befahrung | 32 |
| 4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen..... | 34 |
| 5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN..... | 38 |
| 5.1 Radrouten | 38 |
| 5.2 Abstellanlagen | 39 |
| 6 GLOSSAR..... | 40 |

1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN

(Auszug aus dem Masterplan Radfahren Burgenland)

Radfahren hält fit. Radfahren ist umweltfreundlich. Zwei Aspekte die Vielen zu aller erst in den Sinn kommen, wenn sie an die Vorzüge des Radfahrens denken. So richtig dies auch ist, sind das lange nicht die einzigen Argumente, die fürs Fahrrad fahren sprechen. Es können Junge wie Alte profitieren, aber nicht nur für die Menschen auch für Land und Wirtschaft bringt der Radverkehr viel Positives mit sich.

Radfahren ist gesund

Herz-Kreislaufkrankungen sind im Burgenland die mit Abstand häufigste Todesursache. Schon mit leichter regelmäßiger Bewegung, wie es die tägliche Fahrt mit dem Fahrrad in die Arbeit oder zum Bahnhof ist, kann das Risiko signifikant gesenkt werden. Und das ist nicht die einzige Erkrankung wo eindeutig positive Wirkungen nachgewiesen wurden

Die Burgenländerinnen und Burgenländer bewegen sich im Bundesländervergleich in der Freizeit am wenigsten. Der Burgenländische Gesundheitsbericht 2012 errechnete knapp 59 Mio. Euro jährliche Kosten für das burgenländische Gesundheitssystem in Folge von Inaktivität. Eine verstärkte Nutzung des Rads für alltägliche Wege hätte somit nicht nur einen klar erkennbaren Nutzen für die Menschen, sondern auch für das Gesundheitssystem.

Radfahren spart Zeit, Geld und Platz

Über die Hälfte der Wege der Burgenländerinnen und Burgenländer sind weniger als fünf Kilometer. Gerade auf diesen kurzen Strecken ist das Fahrrad dem Auto oft überlegen. Parkplatzsuchzeiten entfallen und das Fahrrad kann direkt beim Ziel abgestellt werden. Man ist flexibler!

Für die Menschen im Burgenland, einem Land der Pendlerinnen und Pendler, kann das Fahrrad auch einen finanziellen Vorteil bringen. Oftmals steht ein Zweit- oder Drittwagen tagsüber ungenutzt auf einem Park&Ride Platz. Passen die Rahmenbedingungen, kann das Rad das optimale Verkehrsmittel am Weg zum Bahnhof sein.

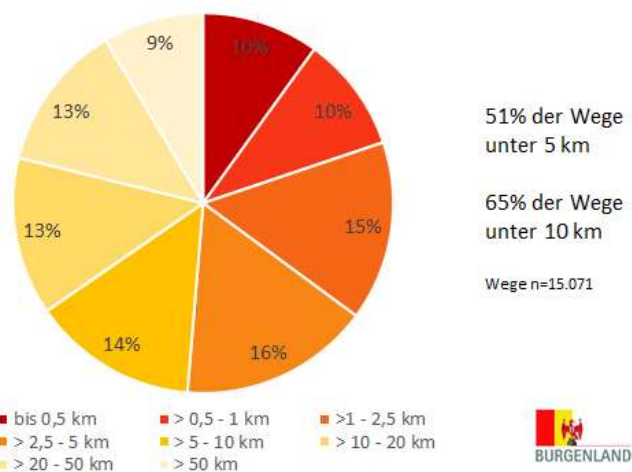


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

Für Gemeinden und Land hat die Alltagsnutzung des Fahrrads einen weiteren nicht zu vernachlässigenden Vorteil. Straßen und öffentlicher Verkehr sind oft nur für einen kurzen Zeitraum in der Morgenspitze überlastet. Zusätzliche Investitionen rechnen sich hierfür nur selten. Ein höherer Radanteil kann helfen, Überlastungen abzubauen und das Verkehrssystem insgesamt effizienter zu machen. Das kommt allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu Gute!

Am Ziel angekommen, benötigen Fahrräder deutlich weniger Platz. Bis zu 10 Fahrräder passen auf einen PKW-Stellplatz. Parkplatzprobleme in den Ortszentren können so auch ohne kostspielige Garagenbauten gelindert werden.

Radfahren macht unabhängig

Die burgenländische Bevölkerung wird älter. Mit zunehmendem Alter schränkt sich der Aktionsradius zusehends ein. Gerade in peripheren Räumen, die oftmals nur schwierig im öffentlichen Verkehr erschlossen werden können, sind ältere Menschen für ihre Wege auf Mitmenschen angewiesen. E-Bikes können älteren Menschen helfen, mit dem Fahrrad länger mobil zu bleiben. Unabhängige soziale Teilhabe wird ihnen so ermöglicht.

Viele Kinder würden am liebsten selbständig mit dem Fahrrad in die Schule fahren¹. Sicherheitsbedenken der Eltern führen aber oftmals dazu, dass dieser Wunsch nicht erfüllt wird. Ein sicheres Umfeld und der Abbau von Ängsten können nicht nur für eine unabhängige Mobilität sorgen, sondern auch das zunehmende Problem der Bewegungsarmut unter Kindern lindern. Verkehrsprobleme im Nahbereich der Schulen könnten durch eine Reduktion der Bring- und Abholfahrten gelindert werden.

Das Fahrrad bietet Mobilitätschancen weitgehend unabhängig von Alter, Führerschein- und PKW-Besitz und finanziellen Möglichkeiten!

Radfahren stärkt die lokale Wirtschaft und den Arbeitsmarkt

Radfahrerinnen und Radfahrer sind nachgewiesenermaßen² treue Kunden der lokalen Nahversorger. Sie kaufen beim einzelnen Einkauf zwar etwas weniger, kommen dafür aber häufiger und regelmäßiger. Sie bevorzugen Einkaufsmöglichkeiten in den Ortszentren und stärken diese so. Die Unternehmen müssen weniger Parkplätze zur Verfügung stellen, Radabstellanlagen können vergleichsweise kostengünstig errichtet werden.

Österreichweit schafft der Radverkehr eine direkte Wertschöpfung von über 600 Mio. Euro und über 10.000 Arbeitsplätze³. Fürs Burgenland wurden direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte von 27,9 Mio. Euro und Beschäftigungseffekte von 579 Arbeitsplätzen ermittelt. Neben dem für das Burgenland wichtigen Radtourismus bietet der Radverkehr Chancen insbesondere in den Bereichen Einzelhandel, Verleih sowie Service und Reparatur. Darüber hinaus zeigen Beschäftigungsinitiativen, wie

¹ www.schoolway.net, 2009

² Wissenschaft & Verkehr, Nahversorgung versus Einkaufszentren, Wien, 1999; SmaShMob, 2014; ARGUS, 2009

³ Wirtschaftsfaktor Radfahren, BMLFUW, 2009

das erfolgreiche Projekt „die Radstation“ am Hauptbahnhof Wien, wie im Radverkehr für Langzeitarbeitslose in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsmarktservice Transitarbeitsplätze geschaffen werden können. Schritt für Schritt wird in einem geschützten Rahmen der Wiedereinstieg in den regulären Arbeitsmarkt unterstützt.

Radfahren ist umweltfreundlich

Zu guter Letzt eines der am häufigsten genannten Argumente für die Fahrradnutzung, das Fahrrad als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel.

Das Burgenland ist als Vorreiter bei erneuerbaren Energien dank Windkraft und Biomasse bereits heute stromautark. Um das Ziel der vollständigen Energieautarkie bis 2050 zu erreichen, sind Einsparungen insbesondere auch im Verkehrsbereich notwendig. Die Energiestrategie Burgenland 2020 empfiehlt deswegen unter anderem eine Forcierung des Fahrrads auf Kurzstrecken und als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr.

Radfahren erzeugt keine Schadstoffe und kaum Lärm und kann so einen wesentlichen Beitrag zu einem zukunftsfitten Verkehrssystem leisten!

2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ

2.1 DIE RADBASISNETZE IM BURGENLAND

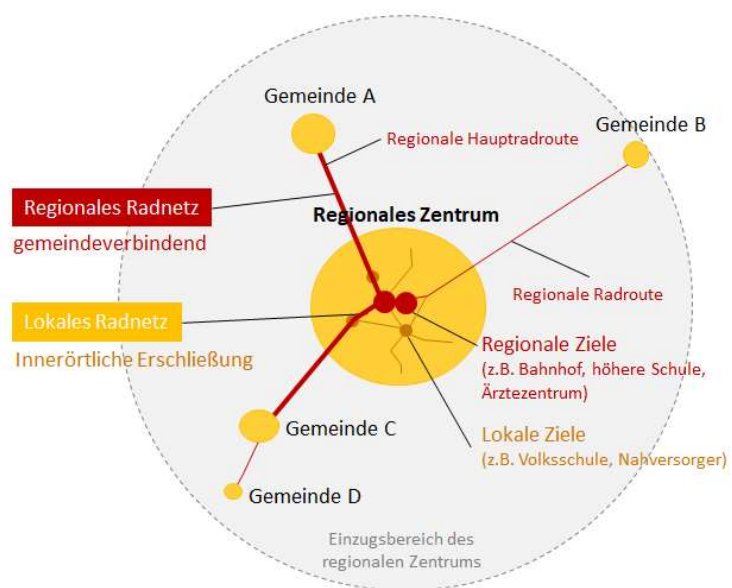
Im Jahr 2014 wurde unter dem Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen: nachhaltig – innovativ - sicher“ die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beschlossen. Aus dem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess mit über 24.000 teilnehmenden Personen bei der Haushaltsbefragung und Veranstaltungen in allen Bezirken ging klar hervor, dass die Burgenländerinnen und Burgenländer das umfangreiche Angebot für den Freizeitradverkehr schätzen, künftig aber auch gerne mehr Alltagswege mit dem Rad zurücklegen möchten. Dem wurde nun mit dem neuen Masterplan Radfahren Rechnung getragen.

Eine Schlüsselmaßnahme darin ist die Entwicklung von Radbasisnetzen für Räume mit hohem Potential für den Alltagsradverkehr. Großes Potenzial ist dort vorhanden, wo viele Wege eine radfreundliche Länge haben. Insbesondere ist dies im Burgenland im Umfeld der Bezirksvororte der Fall, die nicht nur Arbeitsschwerpunkt für umliegende Orte sind, sondern auch viele andere Anziehungspunkte wie Einkaufsmöglichkeiten oder Gesundheitseinrichtungen bieten.

Daher werden gemeinsam mit den Gemeinden der jeweiligen Region für alle Bezirksvororte Radbasisnetze entwickelt werden, die den Anforderungen des Alltagsradverkehrs gerecht werden. Regionale Radrouten verbinden in hoher Qualität über die Gemeindegrenzen hinweg, während das innerörtliche Netz als Zubringer dient. Jene Strecken, die eine besonders hohe Attraktivität (Distanz und Topografie) und eine hohes Potenzial aufweisen, werden dabei als regionale Hauptradrouten ausgewiesen. Durch E-Bikes werden auch längere Strecken oder Strecken mit Steigungen immer attraktiver für den Radverkehr, daher sollen auch diese in den Radbasisnetzen berücksichtigt werden.

Es werden die wichtigen lokalen und regionalen Ziele festgelegt und daraus Wunschlinien abgeleitet. Dort wo sich diese Wunschlinien nicht in der bestehenden Infrastruktur wiederfinden, werden Ausbau- oder Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet.

Die Einbindung der politischen Entscheidungsträger im Planungsprozess wird dabei als wesentlich erachtet. Dies beinhaltet auch, dass sich Landes- und Gemeindevertreterinnen und -vertreter auch einmal auf den Sattel schwingen um gemeinsam die Infrastruktur zu testen.



Eine Förderschiene für Alltagsradverkehr unterstützt die Umsetzung der Maßnahmen, wobei regionale Hauptradrouten durch einen zusätzlichen Bonus besonders priorisiert werden.

vorgesehene Förderkriterien:

| Regionale Hauptradroute | Regionale Radroute | ÖV-Zubringer |
|---|-------------------------------------|--|
| Fördersatz für Infrastrukturmaßnahmen (Neubau und Sanierung) 50% | | |
| zusätzlicher Bonus: 10% | | |
| Einhaltung der Qualitätskriterien für Alltagsradrouten gemäß Masterplan Radfahren | | |
| muss im Radbasisnetz enthalten sein (Potenzialräume) | kann im Radbasisnetz enthalten sein | kann im Radbasisnetz enthalten sein |
| gemeindegrenzüberschreitend | gemeindegrenzüberschreitend | gemeindeintern |
| Distanzen bis zu 7 km | Distanzen bis zu 10 km | |
| keine bis geringe Steigungen | Steigungen (max. gem. RVS) zulässig | Steigungen (max. gem. RVS) zulässig |
| Quellpotenziale über 1.000 Personen | Quellpotenziale über 250 Personen | Angebunden an Bahnhaltestelle oder Bushaltestelle (zumindest Kategorie VI gem. ÖV Güteklassen = Stundentakt) |

Die Routen des Radbasisnetzes sollen die festgelegten **Qualitätskriterien** aus dem Masterplan Radfahren (siehe Kapitel 5) erfüllen. Aktuelle Richtlinien, insbesondere die jeweils gültigen RVS für den Radverkehr, sollen eingehalten werden. Insbesondere auf den regionalen Hauptrouten gilt für Komfort und Sicherheit, dass **Regelbreiten statt Mindestbreiten** zur Anwendung kommen.

Nur wer sein Rad am Ziel auch sicher abstellen kann, wird es nutzen. Daher müssen bei allen Zielpunkten je nach Abstelldauer anforderungsgerechte **Abstellmöglichkeiten** vorhanden sein. Barrierefreier Zugang, sichere Absperrmöglichkeit oder auch Witterungsschutz sind nur einige der Kriterien, die eine hohe Nutzbarkeit der Anlagen gewährleisten. Besondere Bedeutung kommt den Abstellanlagen an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr (Bahnhöfe, wichtige Bushaltestellen) zu!



Beispiele für Abstellanlagen:

Für kurzes Abstellen – Rad kann stabil abgestellt und am Rahmen verschlossen werden. Abgerundete Form verhindert Lackschäden.



Für längeres Abstellen – Sicherer Stand, Witterungsschutz und Beleuchtung. Angebunden an Radverkehrsnetz und direkt vorm Ziel.



Nicht geeignet – Fahrrad nicht am Rahmen abschließbar. Felgen können verbogen werden. Behinderung von Fußgängerinnen und Fußgängern.

Ist die Infrastruktur erst einmal geschaffen, gilt es sie entsprechend instand zu halten. Regelmäßige Überprüfung und Reinigung sind ein Muss und die Beseitigung von Schäden ist wichtig für die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer. Und nur wenn das Radverkehrsnetz in den Winterdienst miteinbezogen wird, können die Alltagswege auch in der kalten Jahreszeit auf zwei Rädern zurückgelegt werden. Regionale Hauptradrouten sollen daher künftig im Winter durchgängig betreut werden. Eine einheitliche Wegweisung soll entsprechend der kommenden bundesweiten Standards umgesetzt werden (nähere Informationen hierzu folgen).

2.2 ALLTAGSRADVERKEHR VS. FREIZEITRADVERKEHR

Die Charakteristika und Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs unterscheiden sich in vielen Belangen von jenen des Freizeitradverkehrs. Beim Radbasisnetz geht es um die alltäglichen Wege, sei es die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf oder auch zu einer Freizeitaktivität. Hier ist die Fahrt der Weg zum Ziel, während bei Freizeitfahrten und im touristischen Radverkehr die Fahrt an sich das Ziel ist. Die daraus resultierenden unterschiedlichen Anforderungen gilt es bei allen Überlegungen im Hinterkopf zu haben.

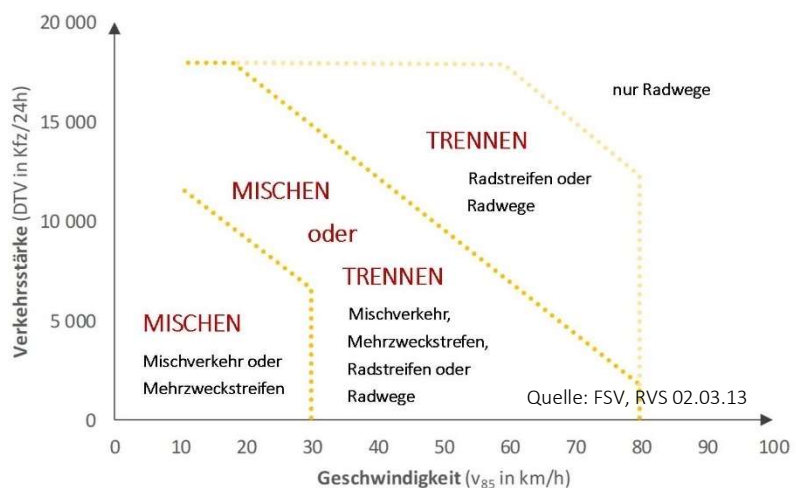
| | Der Weg ist die Strecke zum Ziel | Der Weg ist das Ziel | |
|-------------------|--|---|--------------------|
| Alltagsradverkehr | Fährt zügig | Fährt eher gemütlich | Freizeitradverkehr |
| | Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist | Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist | |
| | Fährt eher Ziele im Ortsgebiet an | Fährt eher Ziele außerhalb des Ortsgebietes an | |
| | Ist meist geübt | Kann geübt oder ungeübt sein | |
| | Ist meist alleine | Fährt alleine, mit der Familie oder in Gruppen | |
| | Ist mindestens 10 Jahre alt | Kann auch ein Kind im Vorschulalter sein | |
| | Fährt auch bei Schlechtwetter und Dunkelheit | Fährt nur bei halbwegs schönem Wetter | |
| | Bevorzugt Radfahranlagen und Mischformen | Bevorzugt selbstständig geführte Radwege | |
| | Wegweisung nur im übergeordneten Netz | Routenbeschilderung und Wegweisung | |
| | Erfordert engmaschiges Netz | Auf Hauptrouten gebündelt | |
| | Planungsgrundlage: Sicherheit und Direktheit, Komfort und Attraktivität | Planungsgrundlage: Sicherheit, Erlebnis- und Erholungswert, Komfort und Attraktivität | |

Quelle: FSV, RVS 02.03.13

Radfahrerinnen und Radfahrer brauchen im Alltag ein zusammenhängendes Netz, das ihre Ziele direkt, attraktiv und sicher verbindet. Bedarfsgerechte Abstellanlagen sind ebenso ein Muss.

Im Burgenland wurde in der Vergangenheit einerseits ein attraktives touristisches Radroutennetz geschaffen, andererseits wurden in vielen Gemeinden punktuell Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt. Hier gilt es, die Bemühungen zu vereinheitlichen, die Eignung für Alltagswege zu prüfen und die Infrastruktur zielgerichtet weiterzuentwickeln.

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung! Nur ein qualitativ hochwertiges, sicheres Netz mit passender begleitender Infrastruktur bringt die Menschen aufs Fahrrad. Alle wichtigen Alltagsziele in der Gemeinde und der Region müssen angebunden sein. Während man entlang von Straßen mit hoher Kfz-Belastung, viel Schwerverkehr und/oder hohen Geschwindigkeiten auf getrennte Radverkehrsanlagen setzen wird, kann innerorts auf Nebenstraßen auch eine 30 km/h-Beschränkung eine gute und kostengünstige Lösung sein. Begleitende Maßnahmen wie eine entsprechende temporeduzierende Gestaltung des Straßenraums sind aber wichtig.



Eine ausreichende Breite und vernünftig bemessene Sicherheitsabstände zu anderen Nutzungen ermöglichen ein sicheres Vorankommen. Gerade bei Wegen die häufiger zurückgelegt werden, können Umwege und Steigungen lästig sein und vom Radfahren abhalten. Wer die eigene Körperenergie einsetzt, will dies sparsam tun. Eine Infrastruktur, die eine gleichmäßige Geschwindigkeit ermöglicht, ist hier Goldes wert.

Alltagswege werden auch in der Dunkelheit zurückgelegt. Daher ist eine Beleuchtung anzustreben, jedenfalls sollte einer belebten Umgebung der Vorzug gegenüber einsamen, entlegenen oder uneinsehbaren Routen gegeben werden.

2.3 WORAUS KANN EIN RADVERKEHRSNETZ BESTEHEN?

Unterschiedliche Elemente können ein Radverkehrsnetz ausmachen. Eine Abgrenzung findet sich in der Straßenverkehrsordnung, wo unter dem Begriff *Radfahranlage* Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Radweg, Geh- und Radweg sowie Radfahrerüberfahrt zusammengefasst werden. Unter der Bezeichnung *Radverkehrsanlage* kommen Fahrradstraßen sowie Straßen und Wege mit allgemeinem oder speziellem Fahrverbot hinzu, auf denen Radverkehr zugelassen ist.

Alle diese Netzelemente können nach zwei Prinzipien kategorisiert werden – einerseits das *Trennprinzip* und andererseits das *Mischprinzip*. Während bei ersterem die Radfahrerinnen und Radfahrer getrennt von allen anderen Verkehrsteilnehmern geführt werden, teilen sie sich bei letzterem die Verkehrsfläche mit anderen Verkehrsteilnehmergruppen, sei es der motorisierte Individualverkehr oder seien es Fußgängerinnen und Fußgänger.

Beispiele fürs Trennprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



<- **Radweg** – für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg mit oder ohne Benutzungspflicht

*Regelbreite: 3 m + ggf. Schutzstreifen
Mindestbreite: 2 m + ggf. Schutzstreifen
(jeweils für Zweirichtungsverkehr)*

Radfahrstreifen: Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn
*Regelbreite: 1,5 m; Mindestbreite: 1,25 m
Breiter neben Parkstreifen und bei Geschwindigkeiten über 50 km/h*

->



Quelle: www.wien.gv.at

Beispiele fürs Mischprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



Geh- und Radweg: Für Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnet Weg – mit oder ohne Benutzungspflicht
Konfliktpotenzial mit Fußgängern.

Regelbreite: 3 m + ggf. Schutzstreifen

Mindestbreite: 2,5 m + ggf. Schutzstreifen



Mehrzweckstreifen: Radfahrstreifen oder Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist.

MZS: Regelbreite: 1,5 m; Mindestbreite: 1,25 m

(+25 cm neben Längsparkern)

Kernfahrbahn: Regelbreite: 4,5 bis 5,5 m; Mindestbreite: geringer möglich



Radfahren gegen die Einbahn

In Einbahnstraßen kann das Radfahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung per Verordnung zugelassen werden. Kenntlichmachung durch Zusatztafeln am Beginn und Ende der Einbahn und durch Bodenmarkierungen (Richtungspfeile, ggf. Leitlinien)

Fahrstreifen gegen die Fahrbahn: Regelbreite: 1,50 m; Mindestbreite: 1,25 m

(+25 cm neben Längsparkern), Fahrstreifen zumindest 2,50 m

Unter 3,75 m Fahrbahnbreite ohne getrennten Fahrstreifen

Daneben gibt es im Mischprinzip noch den **Mischverkehr auf der Fahrbahn** ohne gesonderte Einrichtungen, oft aber in verkehrsberuhigten Bereichen. Eine Sonderform, die seit der StVO Novelle 2013 möglich ist, ist die **Fahrradstraße**. In dieser ist außer zum Zu- und Abfahren jeglicher andere Fahrzeugverkehr verboten. Während in **Wohnstraßen** und **Begegnungszonen** Radfahren immer erlaubt ist, muss es in **Fußgängerzonen** gesondert gestattet werden.

3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ

3.1 EIN GEMEINSAMER PROZESS

Das Radbasisnetz soll den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung bestmöglich gerecht werden, daher wurden die Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter mit ihrer umfassenden lokalen Kenntnis bereits früh in den Bearbeitungsprozess eingebunden. Der Plan entstand somit unter enger Mitwirkung jener, die in der Umsetzung eine tragende Rolle spielen werden. Eine gemeinsame Befahrung ausgewählter Streckenabschnitte trug zu einem besseren Verständnis für die notwendigen Maßnahmen bei.

Konkret wurden folgende Schritte im Bearbeitungsprozess gesetzt

- Mai: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeiterteam
- 9. Juni 2017: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Festlegung der Ziele in der Region
- Sommer 2017: Wunschliniennetz und Befahrungen durch das Bearbeiterteam,
- 10. Oktober 2017: Befahrung mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen
- Herbst 2017: Finalisierung des Netzentwurfs und Abstimmung mit Landesabteilungen durch das Bearbeiterteam

3.2 ZIELE UND WUNSCHLINIEN

3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler

In Fahrraddistanz ist das Hauptziel aller betrachteten Gemeinden in der Region erwartungsgemäß der Bezirksvorort Mattersburg. Auf längeren Strecken dominieren die Ziele Eisenstadt und Wien, gefolgt mit etwas Abstand von Wiener Neustadt. Für diese längeren Distanzen gilt es, eine gute Anbindung und Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln herzustellen.

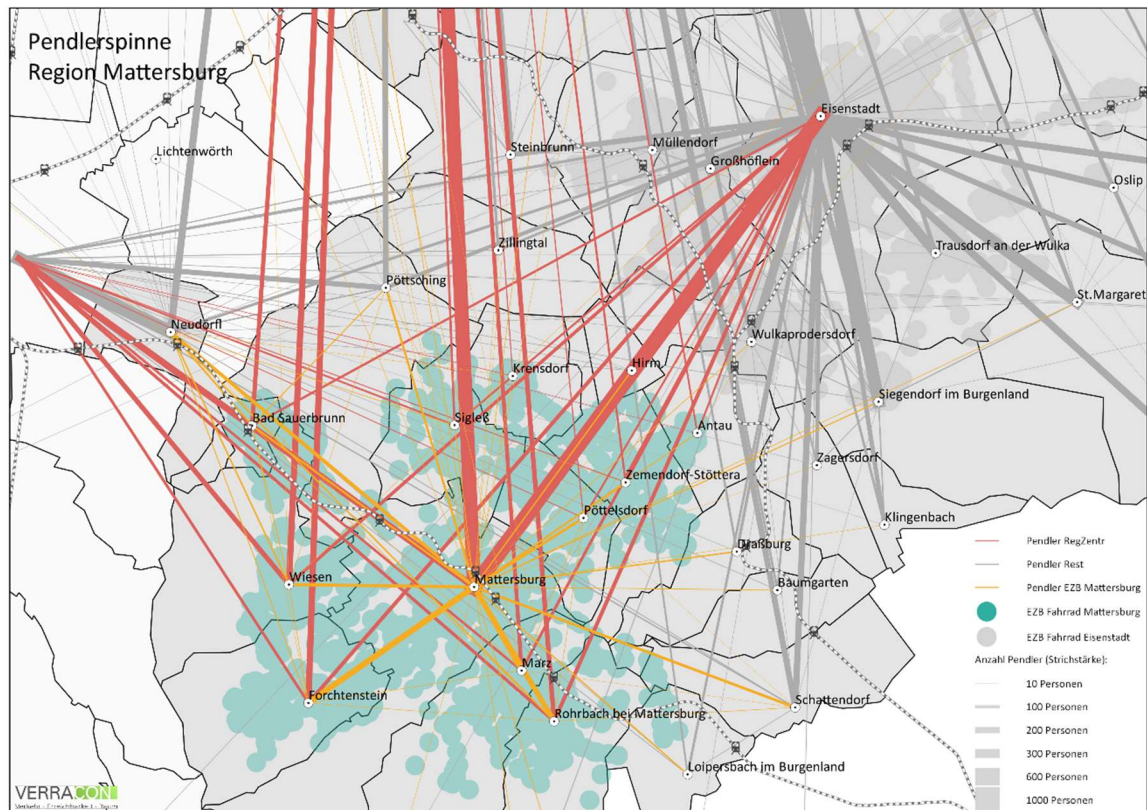


Abbildung 2: Pendlerrelationen Region Mattersburg, Statistik Austria 2011

3.2.2 Wichtige regionale Ziele

Neben den Arbeitsplätzen gibt es für den regionalen Alltagsradverkehr auch noch andere Ziele von überörtlicher Bedeutung, seien es Einkaufsmöglichkeiten, Behörden oder Gesundheitseinrichtungen. Diese Ziele gilt es an das Radbasisnetz ebenso anzubinden wie die Arbeitsschwerpunkte.

Für die Netzgestaltung wird hier zwischen **regionalen Zielen** (Bedeutung für alle betrachteten Gemeinden und hohe Besuchshäufigkeit) und **kleinregionalen Zielen** (Bedeutung für die Standortgemeinde und angrenzende Gemeinden bzw. geringere Besuchshäufigkeit) unterschieden. Entsprechend dieser Unterscheidung sollen regionale Ziele aus allen Orten der Region möglichst direkt angebunden werden, kleinregionale zumindest aus den angrenzenden Ortschaften.

Als regionale Ziele konnten ausgemacht werden:

- Stadtzentrum Mattersburg inkl. Gymnasium
- Bahnhof Mattersburg
- BHAK/BHASCH Mattersburg
- Arena Mattersburg
- Gewerbegebiet Mattersburg-Walbersdorf an der B50

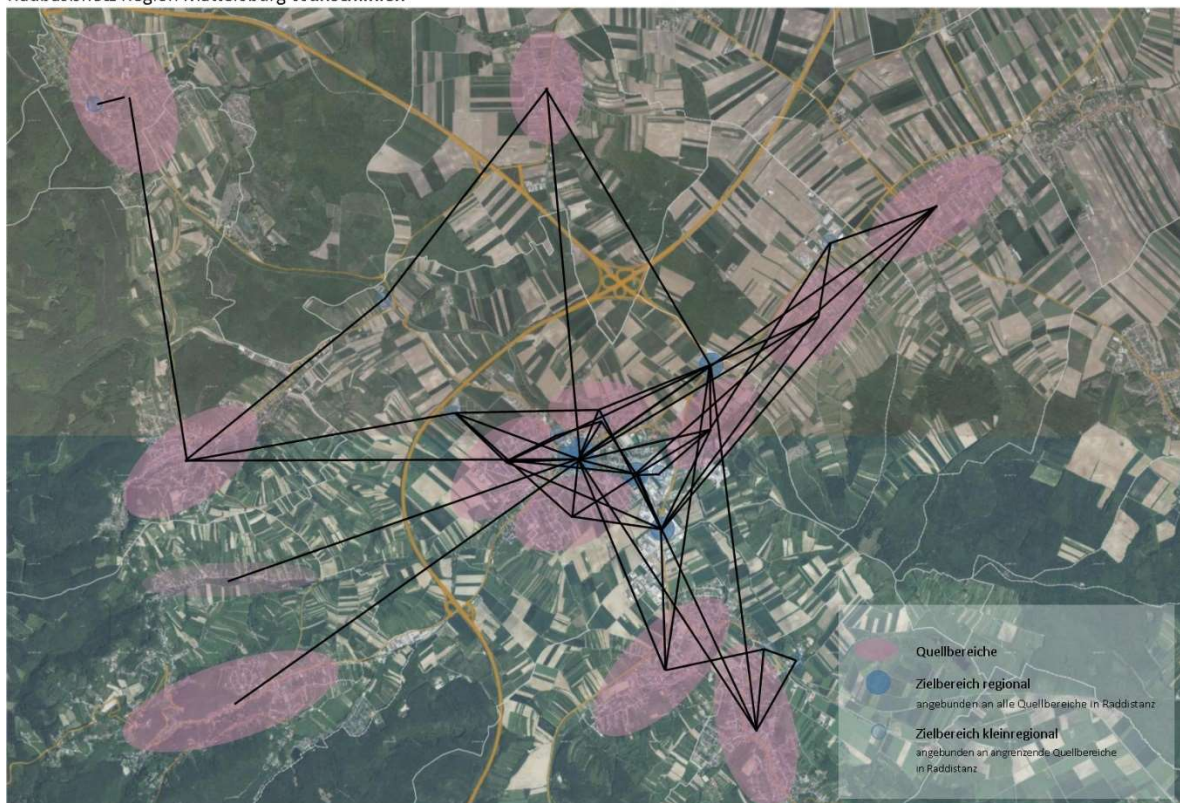
Als kleinregionale Ziele wurden definiert:

- Bahnhof Bad Sauerbrunn/Kurzentrum
- Bahnhof Wiesen-Sigleß
- Fußballakademie Mattersburg
- Bezirkshauptmannschaft Mattersburg
- Stadion Mattersburg
- Bahnhof Marz-Rohrbach
- Gewerbegebiet Pöttelsdorf
- Römersee (angebunden über touristisches Netz)

3.2.3 Wunschliniennetz

Verbindet man nun die Quellbereiche (Wohnstandorte der Bevölkerung) mit obigen Zielbereichen mit direkten Luftlinienverbindungen ergibt sich für die Region um Mattersburg ein Netz an Wunschlinien – den optimalen direkten Verbindungen. Diese gilt es im nächsten Schritt auf bestehende bzw. zu errichtende Infrastruktur herunterzuberechen.

Radbasisnetz Region Mattersburg Wunschlinien



3.3 ABGLEICH MIT DER BESTANDSINFRASTRUKTUR

Beim Übertragen der Wunschlinien auf das Verkehrsnetz gilt es vier wesentliche Prinzipien zu berücksichtigen:

1. Beibehaltung möglichst direkter Verbindungen, wenige Umwege
2. Bestmögliche Nutzung von bestehender Radverkehrsinfrastruktur
3. Bündelung paralleler Wunschlinien
4. Bestmögliche Einbindung lokaler Ziele auch ins regionale Netz

Wendet man diese Grundsätze nun auf die Wunschlinien in der Region Mattersburg an, ergibt sich folgendes Netz:

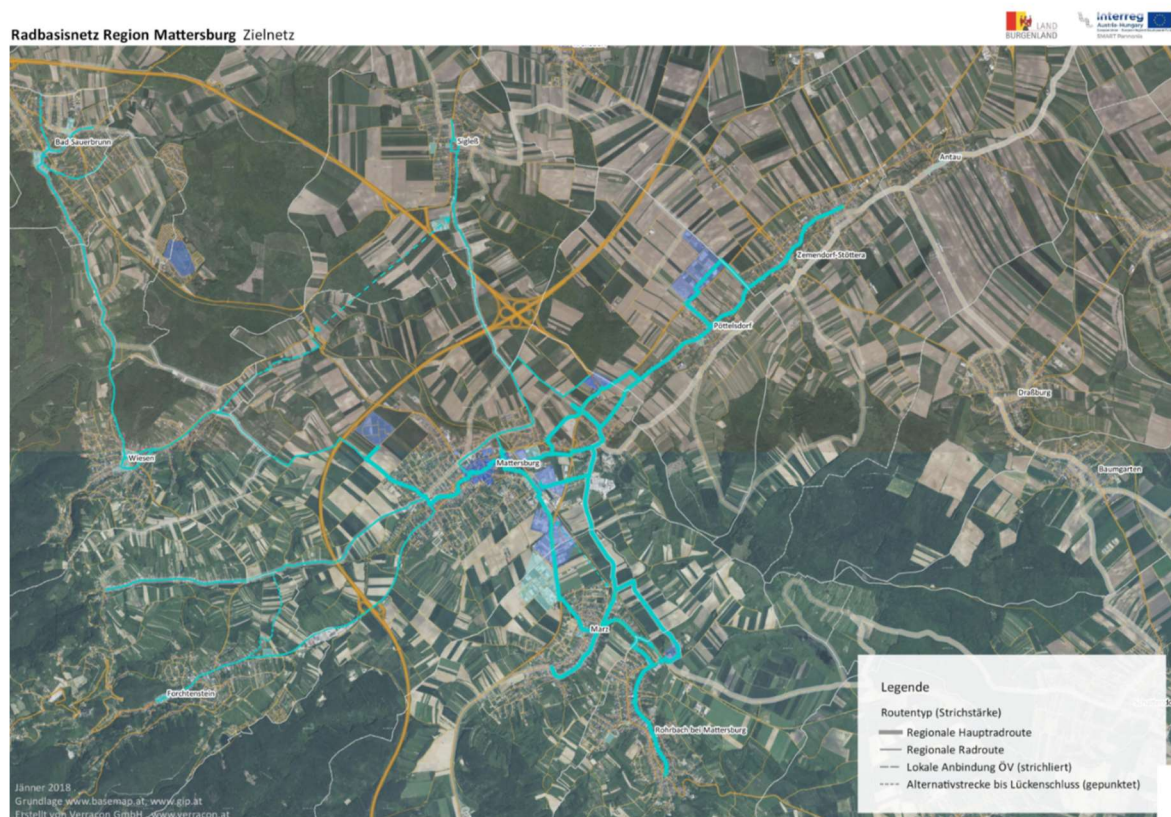


Abbildung 3: Radbasisnetz Region Mattersburg – grundsätzliche Routenführung

Dieses Netz wurde nun zum Erkennen von Handlungsbedarf befahren. Dort wo die Infrastruktur im heutigen Zustand noch nicht geeignet erschien, wurden auch mögliche Alternativführungen betrachtet, so sie keine erheblichen Umwege mit sich bringen.

Mit der Kenntnis über die Eignung des Netzes für den Alltagsradverkehr ist die Grundlage für die Maßnahmevorschläge geschaffen, die im nachfolgenden Kapitel im Detail vorgestellt werden.

Radbasisnetz Region Mattersburg Zielnetz mit Mängelanalyse

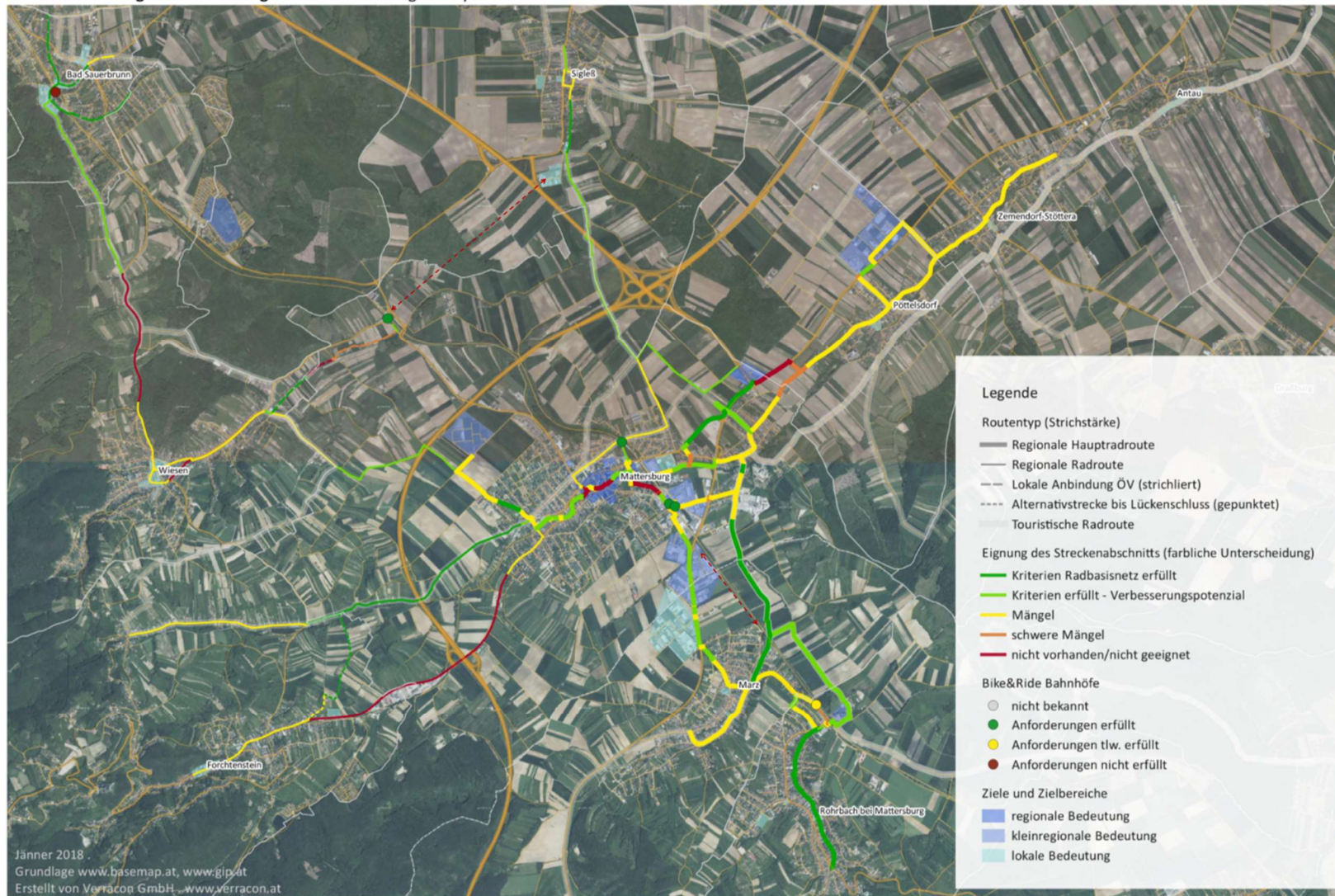


Abbildung 4: Radbasisnetz Region Mattersburg – Überblick: Eignung der Bestandsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

4.1 MATTERSBURG

4.1.1 Kurzcharakteristik

Die Stadt Mattersburg ist das dominierende Alltagsziel in der Region. Durch die Lage der Zielpunkte und die sternförmige Anbindung aus der Region ergibt sich eine Hauptachse für den Radverkehr, die derzeit schon entlang der Wulka geführt wird. Herausforderung werden Lückenschlüsse an dieser Hauptachse sowie deren Anbindung an die Routen aus den umliegenden Orten und zu weiteren regionalen Zielen (Bahnhof, Arena) sein.

4.1.2 Beispiele aus der Befahrung



Geh- und Radweg entlang der Wulka



Querung im Verlauf der Radroute an der Wulka



Fehlende Radverbindung im Bereich Brunnenplatz-Hauptplatz



Radverbindung von der Arena Mattersburg Richtung Ortszentrum



Mehrzweckstreifen in der Hirtengasse



Nur teilweise Tempobeschränkung und breite Fahrbahn in der Adolf-Schärf-Straße



Felixstraße – Abschnitt mit Radweg



Felixstraße – Abschnitt ohne Radweg



Ortsdurchfahrt Walbersdorf



Marzer Straße/Walbersdorf - teilweise 30 km/h-Beschränkung



Bhf. Mattersburg – Ältere Abstellanlage an der Westseite



Bhf. Mattersburg – Neue Abstellanlage an der Ostseite

4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

Durch Lückenschlüsse an der Achse entlang der Wulka im Stadtzentrum (Bereich Hauptplatz-Brunnenplatz) und in den Verbindungen von dieser Achse zu den regional wichtigen Zielpunkten Bahnhof Mattersburg als Verknüpfungspunkt zum öffentlichen Verkehr und der Arena Mattersburg als bedeutendem Einkaufsziel wird die Voraussetzung geschaffen, die regionalen Radrouten durchgängig an diese Zielpunkte anzubinden.

In wesentlichen Abschnitten kann bereits auf bestehende Radinfrastruktur aufgebaut werden, andere Teile des vorgeschlagenen Netzes können durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Tempobeschränkungen, Radfahren gegen die Einbahn) realisiert werden. In kleineren Teilabschnitten werden aufwändigere Infrastrukturmaßnahmen notwendig sein, etwa bei der Querung des Stadtzentrums – wobei anzumerken ist, dass gerade diese Querung für ein funktionierendes Alltagsradnetz essentiell ist.

In nachfolgender Tabelle werden die vorgeschlagenen Maßnahmen abschnittsgenau aufgelistet und auf der Folgeseite in einer Karte im Überblick dargestellt:

| Abschnitt | Maßnahme | | | | | | | | | |
|--|----------|----------------------------|-----------------------------|---|---------------|-------------------------------|-----------------|-------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | Tempo 30 | sonstige Tempobeschränkung | Radfahren gegen die Einbahn | Radfahrerüberfahrt od. andere Querungshilfe | Fahrradstraße | Radweg (ggf. Geh- und Radweg) | Radfahrstreifen | Mehrzweckstreifen | besonders geeignet für Sharrows | sonstige Maßnahme |
| Kitaibelgasse | ✓ | | ✓ | | | | | | | |
| Wedekindgasse (zwischen Wehrgasse und Kitaibelgasse) | ✓ | | | | | | | | | |
| Wehrgasse (Kreuzung Wedekindgasse) | | | | ✓ | | | | | | |
| Brunnenplatz (zwischen Judengasse und Rathausvorplatz) | | | | | | ✓ | | | | |
| Gustav-Degen-Gasse | | | | | ✓ | | | | | |
| Bachgasse zwischen Bachgasse und Martinsplatz | | | ✓ | | | | | | | |
| Mühlgasse | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Gartengasse | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| L223 Forchtenauerstraße Gartengasse bis Ortsende | | | | | | | (✓) | (✓) | | |
| L223 Ortsende Mattersburg bis Gemeindegrenze Forchtenstein | | | | | | ✓ | | | | |
| Dr. Adolf Schärf Straße | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Rosengasse (zwischen Eisenstädterstraße und Wulkalände) | ✓ | | | | | | | | | |
| Walbersdorf Hauptstraße (zwischen B50 und Gemeindegrenze) | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Marzerstraße | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Bahnstraße zwischen B50 und Marzerstraße | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| B50 / Bahnstraße/Bauweltstraße | | | | ✓ | | | | | | |
| Bauweltstraße zwischen B50 und Bahnhof | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| Felixstraße / Bahnhof | | | | ✓ | | | | | | |
| Felixstraße bestehender Radweg bis Abzw. Bahnhof | | | | | | ✓ | | | | |
| Radroute zur Arena bei Walbersdorfer Triftgasse | | | | | | | | | | Schieberinne bei Stiegenaufgang |
| Hotterweg Richtung Sigleß | | | | | | | | | | durchgehend staubfreier Belag |
| Hirtengasse | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | MZS durchgehend oder Tempolimit |
| Wulkalände Wedekindgasse bis L267 | | | | | | | | | | durchgehend Regelbreite |

4.2 PÖTTELSDORF, ZEMENDORF-STÖTTERA UND SIGLEß

4.2.1 Kurzcharakteristik

Die Ortsgebiete der Gemeinden Pöttelsdorf und Zemendorf-Stöttera dehnen sich überwiegend entlang der L267 aus. Durch die nordwestlich verlaufende B50 ist das Verkehrsaufkommen in den Orten vergleichsweise gering. Distanzen in das Mattersburger Stadtzentrum oder zum Mattersburger Bahnhof zwischen drei und sechs Kilometer und eine günstige Topographie sind prädestiniert für den Alltagsradverkehr. Die Arena Mattersburg liegt sogar noch näher an den Ortschaften, hier ist aber eine Geländestufe zu überwinden und es ist dzt. keine radtaugliche Verbindung vorhanden. Lokale Zielpunkte finden sich überwiegend an den Ortsdurchfahrten, mit dem Gewerbegebiet Pöttelsdorf gibt es auch einen Zielbereich, dessen Einzugsbereich über die lokale Ebene hinausgeht.

Sowohl das Stadtzentrum von Mattersburg, der Bahnhof Mattersburg Nord als auch die Arena Mattersburg sind bereits gut über bestehende Radrouten und in radtauglicher Distanz aus Sigleß erreichbar. Aufgrund des zu überwindenden Geländerrückens ist hier das Potential insbesondere bei E-Bike Nutzerinnen und Nutzern zu sehen. Der Bahnhof Wiesen-Sigleß ist derzeit mit dem Rad aus Sigleß nur auf Umwegen sicher zu erreichen.

4.2.2 Beispiele aus der Befahrung



Freilandbereich ohne Tempobeschränkung zwischen Walbersdorf und Pöttelsdorf



Ortsdurchfahrt Pöttelsdorf



Querung B50 zu Gewerbegebiet Pöttelsdorf



Bestehender Geh- und Radweg bei Gewerbegebiet Pöttelsdorf



50 km/h-Beschränkung zwischen Pöttelsdorf und Zemendorf



Lokale Zielpunkte an der Ortsdurchfahrt Zemendorf



Querung B53 in Zemendorf



Wulkagasse als verkehrsarme Verbindung von Zemendorf Richtung Stöttera



Ortsdurchfahrt Sigleß mit lokalen Zielpunkten



Querungshilfe Hauptstraße Sigleß (touristische Radroute) mit steiler Bordsteinkante



Radroute Badstraße Sigleß mit teilweiser 30 km/h-Beschränkung



Verbindung Sigleß-Mattersburg ohne Winterdienst



Abstellanlage beim lokalen Zielpunkt Freibad Sigleß

4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

Für eine attraktive, direkte Wegeführung und eine bestmögliche Einbindung der lokalen Ziele (Nahversorger etc.) wird unbedingt empfohlen die Alltagsradroute aus Zemendorf-Stöttera und Pöttelsdorf nach Mattersburg entlang der L267 zu führen. Die bestehende touristische Radroute südöstlich der Orte kann die Anforderungen für eine Alltagsroute nicht erfüllen. Um die Route attraktiv und sicher für den Alltagsradverkehr zu machen, müssen Gefahrenstellen entschärft (Freilandbereich zwischen Walbersdorf und Pöttelsdorf oder Querung B50) und bereits bestehende Ansätze zur Verkehrsberuhigung in den Ortschaften weiter vorangetrieben werden. Die Arena Mattersburg und das Gewerbegebiet in Pöttelsdorf müssen an diese Radachse angebunden werden. Hierbei sind sichere Querungsmöglichkeiten über die B50 sicherzustellen.

In Sigleß kann das Radnetz durch eine sichere Anbindung der lokalen Ziele an die regionalen Radrouten weiter verbessert werden. Mittelfristig sollte die Schaffung einer sicheren und direkten Anbindung des Bahnhofs angegangen werden.

In nachfolgender Tabelle werden die vorgeschlagenen Maßnahmen abschnittsgenau aufgelistet und auf der Folgeseite in einer Karte im Überblick dargestellt:

| | Maßnahme | | | | | | | | | |
|--|----------|----------------------------|-----------------------------|--|---------------|-------------------------------|-----------------|-------------------|----------------------------------|-------------------|
| | Tempo 30 | sonstige Tempobeschränkung | Radfahren gegen die Einbahn | Radfahriüberfahrt od. andere Querungshilfe | Fahrradstraße | Radweg (ggf. Geh- und Radweg) | Radfahrstreifen | Mehrzweckstreifen | besonders geeignet für Sharrrows | sonstige Maßnahme |
| Abschnitte in Pöttelsdorf | | | | | | | | | | |
| L267 Freilandbereich zwischen Walbersdorf und Pöttelsdorf | | (✓) | | | | (✓) | (✓) | | | |
| Hauptstraße Pöttelsbrunn | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| B50 Arena Mattersburg nordostwärts bis Verbindung zur L267 | | | | | | ✓ | | | | |
| Verbindung B50 - L267 (inkl. Querung B50) | | (✓) | | ✓ | | (✓) | (✓) | | | |
| Kellerweg | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| B50 Höhe Kellerweg Pöttelsdorf | | | | ✓ | | | | | | |
| Viktor-Kaplan-Allee | ✓ | | | | | | | | | |
| B50 Höhe Gmirkweg | | | | ✓ | | | | | | |
| Gmirkweg | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Abschnitte in Zemendorf-Stöttera | | | | | | | | | | |
| L267 Hauptstraße | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| Querung B53 Bereich Hauptstraße-Wulkagasse | | | | ✓ | | | | | | |
| Wulkagasse | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| L267 Hauptstraße ab Wulkagasse nordostwärts | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| Abschnitte in Sigleß | | | | | | | | | | |
| Mühlgasse zwischen Badstraße und Arbeitergasse | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Arbeitergasse zwischen Hauptstraße und Mühlgasse | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Feldgasse zwischen Hauptstraße und Mühlgasse | ✓ | | | | | | | | | |
| Hauptstraße zwischen Feldgasse und Arbeitergasse | ✓ | | | | | | | | | |
| Badstraße | | | | | | | | | ✓ | |
| Entlang L221 zwischen Sigleß und Bhf. Wiesen-Sigleß oder neue Wegführung | | | | | | ✓ | | | | |



Radbasisnetz Region Mattersburg Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen Pöttelsdorf - Zemendorf-Stöttera - Sigleß



4.3 MARZ UND ROHRBACH BEI MATTERSBURG

4.3.1 Kurzcharakteristik

Die Gemeinden Marz und Rohrbach i. Bgld. liegen beide in Raddistanz zu den regionalen Zielen in Mattersburg, wenngleich Geländerücken eine attraktive, direkte Wegführung erschweren. Über die bestehende (touristische) Radroute entlang des Marzer Baches bzw. Klettenbachs und in Folge entlang der Wulka können beide Orte zwar mit geringem Umweg dafür aber kaum Höhenunterschieden das Mattersburger Zentrum erreichen.

Der ursprüngliche Ortskern von Marz erstreckt sich entlang der Hauptstraße bzw. der Bachstraße/Schulstraße. Größere Neubaugebiete grenzen nordöstlich daran an. Lokale Zielpunkte finden sich überwiegend in obigen Straßenzügen, teilweise aber auch jenseits der B50 (Sportplatz).

Der Bahnhof Marz-Rohrbach befindet sich bereits im Gemeindegebiet von Rohrbach und ist durch einen leichten Geländerücken von Marz getrennt.

Auch in Rohrbach erstreckt sich der ursprüngliche Ort entlang zweier paralleler Straßenzüge, der Hauptstraße sowie der Bahnhofstraße/Bachzeile. Neubaugebiete befinden sich sowohl östlich als auch westlich davon. Wesentliche lokale Zielpunkte befinden sich überwiegend ebenso an diesen beiden Straßen. Der jenseits der Bahnstrecke gelegene Badeteich Rohrbach zieht auch Gäste von außerhalb der Gemeinde an.

4.3.2 Beispiele aus der Befahrung



30 km/h-Beschränkung in Rohrbach Bachzeile



30 km/h-Beschränkung in Rohrbach Bahnstraße



Kreuzungsbereich Rohrbach Hauptstraße-Bahnstraße und bestehender Fußweg Richtung Bahnhof



Abstellanlage (Felgenständer) beim Badeteich Rohrbach



Abstellanlage (ohne Witterungsschutz) am Bahnhof Marz-Rohrbach



30 km/h-Zone im Bereich Marz Kogelstraße



Bachstraße/Marz - Keine 30 km/h-Beschränkung



B50 bei Marz – Schwierige Querungssituation zu bestehendem Geh- und Radweg

4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristige Verbesserungen der bestehenden Verbindungen nach Mattersburg (touristische Radroute, Geh- und Radweg an der B50) und deren Einbindung in das regionale Netz sollten ebenso umgesetzt werden wie eine bessere Verbindung zwischen den beiden Gemeinden inkl. Anbindung des Bahnhofs. Mittelfristig sollte die Option eines Radweges parallel zur Bahnstrecke und somit auf steigungsarmem und direktem Weg nach Mattersburg geprüft werden.

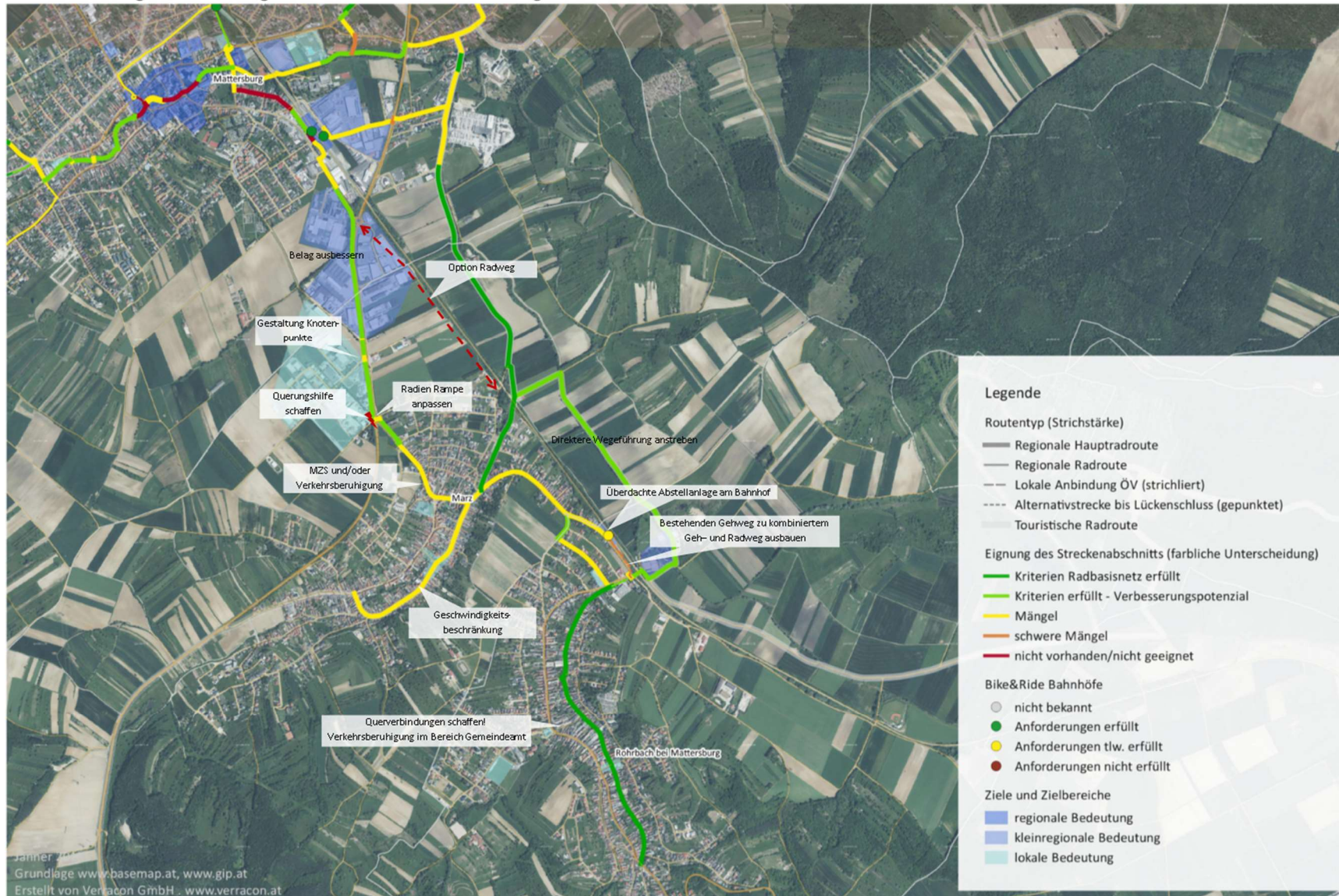
In Marz kann eine sichere Anbindung des Bahnhofs aus heutiger Sicht aufgrund fehlender Alternativrouten nur durch eine Verkehrsberuhigung der Eduard Suess-Straße/Bahnstraße hergestellt werden. Ebenso sollte derart die Anbindung der lokalen Ziele (Bachstraße/Schulstraße) ermöglicht werden. Auf der Verbindung Richtung Gewerbegebiet und Bhf. Mattersburg kommt einer sicheren Querungsmöglichkeit der B50 wesentliche Bedeutung zu.

In Rohrbach wurde mit den auf 30 km/h beschränkten Straßenzügen Bahnhofstraße und Bachzeile bereits eine gute Achse für den Radverkehr geschaffen. Durch die Schaffung von Querverbindungen zur Hauptstraße und den dortigen Zielpunkten könnte die Erreichbarkeit dieser Achse auch für die angrenzenden Wohngebiete erhöht werden. Sharrows können den Radverkehr entlang dieser Hauptachse sichtbar machen. Der Bahnhof der dzt. nur über einen Fußweg sicher erreichbar ist, sollte ebenso an diese Route angebunden werden.

In nachfolgender Tabelle werden die vorgeschlagenen Maßnahmen abschnittsgenau aufgelistet und auf der Folgeseite in einer Karte im Überblick dargestellt:

| | Maßnahme | | | | | | | | | |
|--|----------|----------------------------|-----------------------------|---|---------------|-------------------------------|-----------------|-------------------|---------------------------------|---------------------------|
| | Tempo 30 | sonstige Tempobeschränkung | Radfahren gegen die Einbahn | Radfahrerüberfahrt od. andere Querungshilfe | Fahrradstraße | Radweg (ggf. Geh- und Radweg) | Radfahrstreifen | Mehrzweckstreifen | besonders geeignet für Sharrows | sonstige Maßnahme |
| Abschnitte in Marz | | | | | | | | | | |
| Geh- und Radweg an B50 bei Industriestraße und Alte Bundesstraße | | | | ✓ | | | | | | |
| Kreuzung B50/L224 (bestehender Geh- und Radweg an B50 Richtung Zacharias Gundian-Straße) | | | | ✓ | | | | | | |
| L224 Verbindungsgasse bis Gemeindegrenze Rohrbach | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| Schulstraße/Bachstraße | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Getreidegasse bis Walbersdorfer FMZ entlang Bahnstrecke | | | | | | ✓ | | | ✓ | |
| Abschnitte in Rohrbach b. Mattersburg | | | | | | | | | | |
| L224 Gemeindegrenze Marz bis Bahnhof | (✓) | | | | | | | (✓) | | |
| L224 Bahnhof bis Abzw. Bahnstraße | (✓) | | | | | (✓) | | (✓) | | |
| Bahnstraße/Bachzeile | | | | | | | | | ✓ | |
| Zwischen Hauptstraße und Bahnstraße/Bachzeile | | | | | | | | | | Querverbindungen schaffen |
| Anton Sinowatz-Straße | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Bahnhof Marz-Rohrbach | | | | | | | | | | überdachte Abstellanlage |

Radbasisnetz Region Mattersburg Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen Marz - Rohrbach b. M.



4.4 FORCHTENSTEIN, WIESEN UND BAD SAUERBRUNN

4.4.1 Kurzcharakteristik

In der Gemeinde Forchtenstein sind topografiebedingt nur die Tallagen uneingeschränkt für den Alltagsradverkehr tauglich. Der Bereich entlang der Hochbergstraße ist bereits heute gut über die bestehende Radroute an Mattersburg angebunden. Die Hauptstraße in Forchtenstein kann von dieser Radroute abzweigend ebenfalls erreicht werden. Aufgrund des Verkehrsaufkommens und Geschwindigkeitsniveaus derzeit nicht radverkehrstauglich ist die direkte Verbindung von Mattersburg nach Forchtenstein über die L223.

Wiesen ist über eine bestehende Radroute an Mattersburg angebunden, wobei aufgrund der Topografie und Distanz das Potential bei E-Bike Nutzerinnen und Nutzern zu sehen ist. Eine sichere Verbindung Richtung Bad Sauerbrunn ist derzeit noch nicht gegeben. Im Abschnitt Schöllingstraße (Abzweig Festivalgelände) und Kreuzung Wiesnerstraße wird entlang der L222 an einem Radweg gearbeitet. Der Bahnhof Wiesen-Sigleß ist derzeit mit dem Rad nur über die im Freiland unbeschränkte L221 und somit für Radfahrerinnen und Radfahrer nicht sicher zu erreichen.

Bad Sauerbrunn ist aufgrund der Distanz nicht mehr im alltäglichen Radeinzugsbereich von Mattersburg. Alle Hauptpendelziele liegen in größerer Distanz. Der Hauptfokus muss hier also auf einer verbesserten Anbindung und Ausstattung des Bahnhofs als multimodalen Knoten liegen. Weitreichende Tempo 30-Zonen im untergeordneten Netz haben hier schon eine gute Basis gelegt.

4.4.2 Beispiele aus der Befahrung



Nicht für Radverkehr geeigneter Abschnitt der Forchtensteinerstraße zwischen Mattersburg und Forchtenstein



Bestehende Radroute zwischen Mattersburg und Forchtenstein - Hochbergstraße



Ortsdurchfahrt Forchtenstein



Radfahrer nicht ausgenommen vom Fahrverbot in der Kirchengasse/Wiesen



Wohnstraße entlang des Edlesbachs in Wiesen



Verkehrsberuhigte Siedlungsgebiete in Wiesen



Weitreichende Verkehrsberuhigung im untergeordneten Netz von Bad Sauerbrunn



30 km/h-Beschränkung Mattersburgerstraße im Ortszentrum Bad Sauerbrunn



Abstellanlage (Felgenständer) beim lokalen Zielpunkt Schwimmbad Bad Sauerbrunn



Bhf. Bad Sauerbrunn – ungeeignete Abstellanlage

4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristige Verbesserungen in der Gemeinde Forchtenstein sollten sich auf eine Verbesserung der bestehenden Routen und eine Attraktivierung für den innergemeindlichen Verkehr (Verkehrsberuhigungen, Mehrzweckstreifen) konzentrieren. Mittelfristig sollen Möglichkeiten für eine direkte Anbindung Richtung Mattersburg (Radweg entlang der L223) geprüft werden.

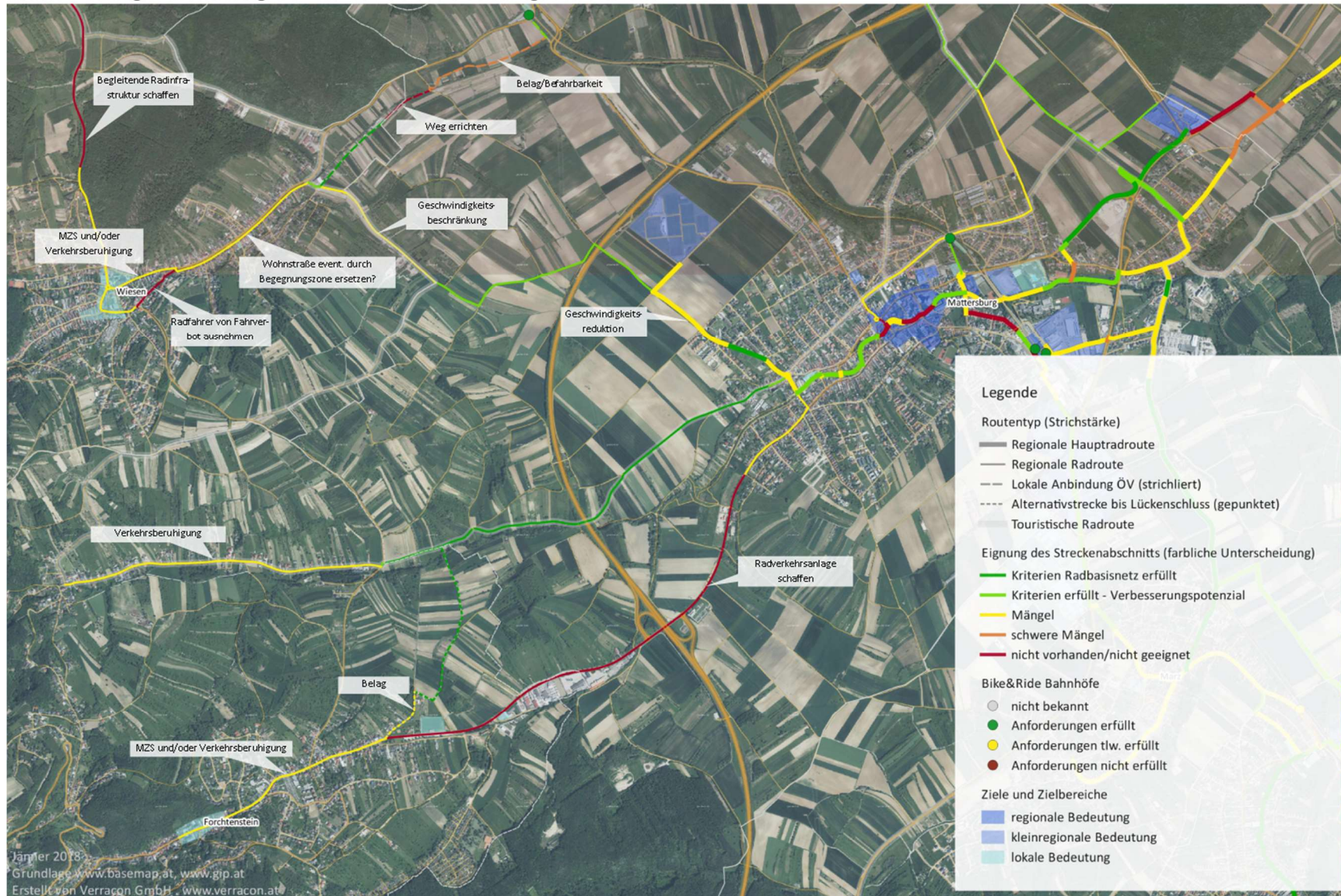
In Wiesen gilt es die Durchlässigkeit des Ortszentrums für den Radverkehr zu verbessern (z.B. Öffnung Kirchengasse, Mehrzweckstreifen Bahnstraße/Sauerbrunnerstraße) um die bereits verkehrsberuhigten Siedlungsgebiete derart besser zu verbinden. Für eine sichere Anbindung des Bahnhofs sollten bestehende landwirtschaftliche Wege abseits der Landesstraße entsprechend ausgebaut und verbunden werden. Für eine direkte Anbindung Richtung Bad Sauerbrunn und die dortigen Gemeindeteile von Wiesen müssten die Möglichkeiten eines Radweges entlang der Sauerbrunnerstraße L222 auch im Abschnitt vom Ortsgebiet Wiesen und der Abzweigung Festivalgelände geprüft werden.

In Bad Sauerbrunn gilt es die Haupttrouten zum Bahnhof zu stärken und die Querungen über die L219 sicherer zu gestalten. Attraktive Abstellanlagen am Bahnhof sind ein Muss für eine stärkere Inanspruchnahme. Das Freizeitziel Römersee ist bereits über eine touristische Radroute angebunden, hier gilt es den Abschnitt der Eisenstädterstraße bis zum Abzweig Siglessler Straße sicherer zu gestalten.

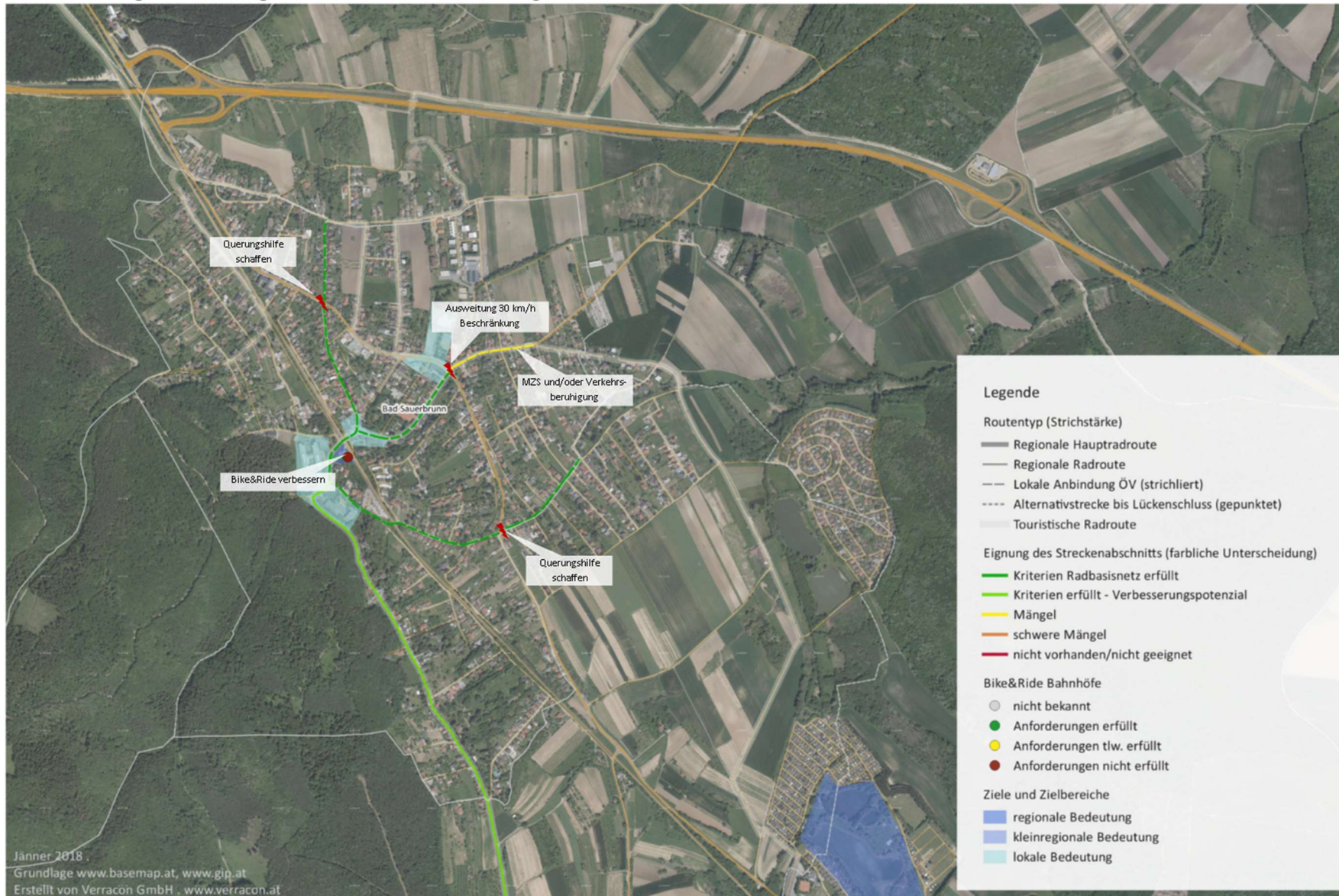
In nachfolgender Tabelle werden die vorgeschlagenen Maßnahmen abschnittsgenau aufgelistet und auf der Folgeseite in einer Karte im Überblick dargestellt:

| | Maßnahme | | | | | | | | | |
|---|----------|----------------------------|-----------------------------|---|---------------|-------------------------------|-----------------|-------------------|----------------------------------|--|
| | Tempo 30 | sonstige Tempobeschränkung | Radfahren gegen die Einbahn | Radfahrerüberfahrt od. andere Querungshilfe | Fahrradstraße | Radweg (ggf. Geh- und Radweg) | Radfahrstreifen | Mehrzweckstreifen | besonders geeignet für Sharrrows | sonstige Maßnahme |
| Abschnitte in Forchtenstein | | | | | | | | | | |
| Hochbergstraße | ✓ | | | | | | | | ✓ | |
| Lehnweg | | | | | | | | | | Belag |
| L223 Hauptstraße zwischen Lehnweg und Gemeindeamt | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| L223 zwischen Gemeindegrenze Mattersburg und Lehnweg | | | | | | ✓ | | | | |
| Abschnitte in Wiesen | | | | | | | | | | |
| Güterweg "Wiesen Brändtweg" | (✓) | (✓) | | | | | | | | |
| Bahnstraße (südl. Edlesbach) zwischen Bachgasse und obere Bahngasse | | | | | | | | | | Begegnungszone statt Wohnstraße prüfen |
| Bachgasse/Kirchengasse | | | | | | | | | | Radfahrer von Fahrverbot ausnehmen |
| L221 Bachgasse bis Kreisverkehr L222 | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| L222 Haselnußgasse bis Kirchengasse | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| L222 ab Haselnußgasse Richtung Bad Sauerbrunn | | | | | | ✓ | | | | |
| Abschnitte in Bad Sauerbrunn | | | | | | | | | | |
| L219 Mattersburger Straße Schubertallee bis Berggasse | ✓ | | | | | | | | | |
| Kreuzung Postgasse/Eisenstädterstraße - L219 | | | | ✓ | | | | | | |
| Kreuzung Wienerneustädterstraße/Feldgasse - L219 | | | | ✓ | | | | | | |
| Kreuzung Badstraße - L219 | | | | ✓ | | | | | | |
| L220 Eisenstädterstraße L219 bis Siglessersstraße | (✓) | | | | | | | (✓) | (✓) | |
| Bahnhof Bad Sauerbrunn | | | | | | ✓ | | | | überdachte Abstellanlage |

Radbasisnetz Region Mattersburg Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen Forchtenstein - Wiesen



Radbasisnetz Region Mattersburg Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen Bad Sauerbrunn



5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN

5.1 RADROUTEN

| | | Radrouten Alltag | | | Radrouten Freizeit und Tourismus |
|--------------------------|--|--|--------------------------------|--------------------------|----------------------------------|
| | | Regionale Radroute/Regionale Hauptradroute | Lokale Hauptrouten | lokales Radnetz | |
| | | <i>durchleiten und verbinden</i> | <i>sammeln und zubringen</i> | <i>Flächenschließung</i> | |
| Routenführung | Durchgehendes Netz | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Direkt und ohne Umwege | ✓ | ✓ | (✓) | |
| | Verkehrssicher | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Trennprinzip/Mischprinzip gem. RVS | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Rücksichtnahme auf Fußgängerverkehr | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Landschaftlich attraktiv | | | | ✓ |
| Technische Anforderungen | Sozial sicher (nicht einsam und entlegen) | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Gestaltung gemäß RVS Radverkehr | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Regelbreiten gem. RVS anstatt Mindestbreiten | ✓ | (✓) | (✓) | (✓) |
| | Staubfreie, glatte Oberfläche | ✓ | ✓ | (✓) | (✓) |
| | Entwurfsgeschwindigkeit 30 km/h | ✓ | ✓ | (✓) | (✓) |
| | Energiesparendes Fahren ermöglichen - gleichmäßige Geschwindigkeit | (✓) | (✓) | (✓) | |
| Ausstattung | Bevorzugung an Knoten, Querungshilfen | (✓) | | | |
| | Abstellanlage an allen Zielen | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Beschilderung/Wegweisung | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Infotafeln, weiterführende Information | | | | ✓ |
| | Servicestationen | ✓ | | | ✓ |
| | Beleuchtung | (✓) | (✓) | (✓) | |
| | Rastplätze, Trinkbrunnen | | | | ✓ |
| | Einkehrmöglichkeiten | | | | ✓ |
| | Radfreundliche Beherbergungsbetriebe | | | | (✓) |
| | Attraktivierung (Haltegriffe, Fußstützen bei Ampeln etc.) | (✓) | (✓) | | |
| Instandhaltung | Mülleimer | (✓) | | | ✓ |
| | Bauliche Instandhaltung | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Reinigung/Müllbeseitigung | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Winterdienst | ✓ | ✓ | (✓) | |
| | Förderfähig (Landesförderung) | ja | nur Anbindung höherrangiger ÖV | nein | ja |

| | |
|---------------|-----|
| wünschenswert | (✓) |
| obligatorisch | ✓ |

5.2 ABSTELLANLAGEN

| | | längere Verweildauer, hohes Potenzial (z.B. größere Bahnhöfe) | längere Verweildauer, niedrigeres Potenzial (z.B. Bushaltestelle, Arbeitsstätten) | kurze Verweildauer (z.B. Einkauf, Ämter) |
|---------------------------|---|--|--|---|
| Anordnung/Standort | Bedarfsgerechte Anzahl an Stellplätzen | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Leicht (fahrend) und sicher erreichbar - Barrierefreiheit | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Angebunden an Radverkehrsnetz | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Am Weg zum und möglichst nahe am Ziel, keine Umwege | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Keine Verparkung oder Beschädigung durch Kfz | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Keine Behinderung von Fußgängern | ✓ | ✓ | ✓ |
| Sicherheit | Gut einsehbar und beleuchtet | ✓ | ✓ | (✓) |
| | Abstellanlage gibt sicheren Halt, Fahrrad kann mit Rahmen und einem Laufrad gleichzeitig abgeschlossen werden | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Fahrradboxen für sicheres Abstellen | (✓) | (✓) | |
| | Fahrradstation mit (video-)bewachten Stellplätzen | (✓) | | |
| Komfort/Service | Witterungsschutz (Überdachung) | ✓ | ✓ | (✓) |
| | Servicestation (Luftpumpe/Kompressor, Werkzeug) | (✓) | (✓) | |
| | Schließfächer (Helm, Regenschutz) | (✓) | | |
| | Schließfächer mit Lademöglichkeit für Akkus | (✓) | | |
| | Lademöglichkeit für E-Bikes | (✓) | (✓) | |
| | Regelmäßige Wartung/Reinigung, Entfernen von "Fahradleichen" | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Berücksichtigung von Spezialfahrzeugen (Transporträder, Anhänger etc.) | ✓ | ✓ | ✓ |

| | |
|----------------------|-----|
| wünschenswert | (✓) |
| obligatorisch | ✓ |

6 GLOSSAR

| | |
|------------------------|--|
| Alltagsradverkehr | „Der Weg ist die Strecke zum Ziel“ - zielorientierter Radverkehr, wie Fahrten im Rahmen der Ausbildung, der Berufsausübung, Einkauf, Erledigungen, ebenso Fahrten zu Zielen der Freizeitgestaltung; |
| Begegnungszone | Eine Verkehrsfläche, auf der sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichberechtigt bewegen können. (§ 76c StVO) |
| Bike & Ride | Anlage zum Abstellen von Fahrrädern an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs |
| Fahrradabstellanlage | Die gesamte Anlage zum Fahrradparken bestehend aus unterschiedlichen Elementen wie Fahrradständern, Überdachung, Rampen oder Beleuchtung |
| Fahrradbox | Witterungs-, diebstahls- und vandalismussichere Abstellmöglichkeit oftmals für 1 bis 2 Fahrräder und in der Regel an Dauernutzerinnen/Dauernutzer vermietet |
| Fahrradständer | Eine Vorrichtung (z.B. Bügel) die dazu dient, Fahrräder zu halten und sie vor Umkippen sowie Diebstahl zu schützen. |
| Fahrradstellplatz | Der Stellplatz für ein Fahrrad (Teil einer ->Fahrradabstellanlage) |
| Fahrradstraße | Eine Straße die mit Ausnahme des Zu- und Abfahrens dem Fahrradverkehr vorbehalten ist. (§67 StVO) |
| Freizeitradverkehr: | „Der Weg ist das Ziel“ - wegorientierter Radverkehr; die Fahrt selbst dient der Freizeitgestaltung; Erlebnis- und Erholungswert stehen im Vordergrund; |
| Geh- und Radweg | Für Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg (§ 2 Abs. 1 Z 8 StVO) – mit oder ohne Benutzungspflicht |
| GVS | Abkürzung für die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014 |
| Individualverkehr (IV) | Im Individualverkehr wird ein individuell zur Verfügung stehendes Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, Motorrad etc.) weitgehend frei bezüglich Zeit und Weg genutzt |
| Mehrzweckstreifen | Radfahrstreifen oder Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist. (§ 2 Abs. 1 Z 7a StVO) |
| Mischprinzip | Führung von Radfahrerinnen und Radfahrern gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmern (MIV und/oder Fußgänger) |
| MIV | Abkürzung für „motorisierter Individualverkehr“(z.B. PKW, Motorrad) |
| Mobilitätsmanagement | Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zugunsten eines effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs durch Information, Beratung und Bewusstseinsbildung |

| | |
|---------------------------|---|
| Multimodale Wege | Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg |
| nextbike | Ein automatisches Radverleihsystem |
| NMV | Nicht motorisierter Verkehr (zu Fuß, Fahrrad etc.) |
| Öffentlicher Verkehr (ÖV) | Jener Verkehr, der für jede Nutzerin und jeden Nutzer öffentlich zugänglich ist. In konkretem Fall insbesondere die öffentliche Personenbeförderung mit Bus und Bahn. |
| Park&Ride | Anlage zum Abstellen des Autos bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs |
| Pedelec/E-Bike | Fahrrad mit unterstützendem Elektroantrieb |
| Radbasisnetz | Plan für ein regionales Radroutennetz für den Alltagsradverkehr der gemeinsam zwischen den jeweiligen Gemeinden und dem Land Burgenland festgelegt wird |
| Radfahranlage | Gem. § 2 Abs 1 Z 11b StVO 1960 ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, ein Geh- und Radweg oder eine Radfahrerüberfahrt; |
| Radfahrstreifen | Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn (§ 2 Abs. 1 Z 7 StVO) |
| Radroute | Ein ausgeschilderter und für den Radverkehr empfohlener Teil des Wege- und Straßennetzes, der aus verschiedenen Radfahranlagen iSd § 2 Abs 1 Z 11b StVO 1960 bestehen kann |
| Radverkehrsanlage | Gem. RVS 03.02.13 ein für den Radverkehr bestimmter Weg oder Straßenabschnitt; neben Radfahranlagen umfasst dieser Begriff auch Straßen, Wege und Sonderfahrstreifen mit allgemeinem oder speziellem Fahrverbot, auf denen der Radverkehr zugelassen ist |
| RVS | Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr |
| Radweg | Für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg mit oder ohne Benutzungspflicht (§ 2 Abs. 1 Z 8 StVO) |
| Smart Pannonia | „Sustainable Mobility and Accessibility for Regional Transport in Burgenland – West-Hungary“ – Projekt im Rahmen von Interreg Österreich-Ungarn 2014-2020 zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und regionalen Erreichbarkeit im Burgenland und Westungarn |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| Trennprinzip | Von anderen Verkehrsteilnehmern (MIV, Fußgänger) getrennte Führung des Radverkehrs |
| Wohnstraße | Eine für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße. In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn, das Spielen und das Radfahren gestattet. (§ 76b StVO) |