



BURGENLAND RADELT ...

RADBASISNETZ REGION NEUSIEDL AM SEE

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: 14.01.2020

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	17
4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE	19
4.1 Breitenbrunn – Winden am See - Jois.....	19
4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	19
4.1.2 Beispiele aus der Befahrung	20
4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	22
4.2 Parndorf.....	24
4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	24
4.2.2 Beispiele aus der Befahrung	25
4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	26
4.3 Neusiedl am See	27
4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	27
4.3.2 Beispiele aus der Befahrung	29
4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	31
4.4 Weiden am See - Gols.....	33
4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	33
4.4.2 Beispiele aus der Befahrung	34
4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	36
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.

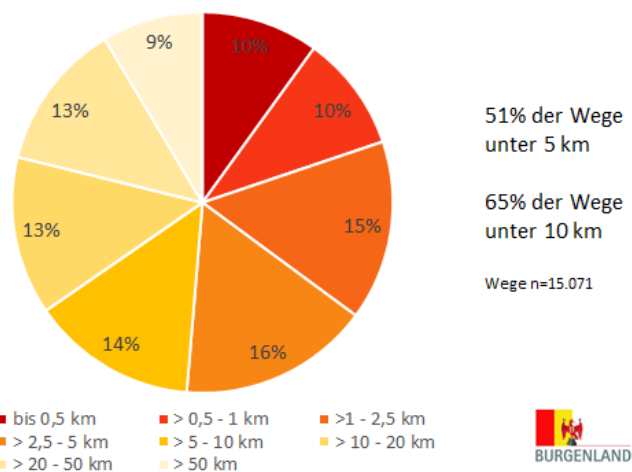


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

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 zunehmenden 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 nachgewiesener Maßen² 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

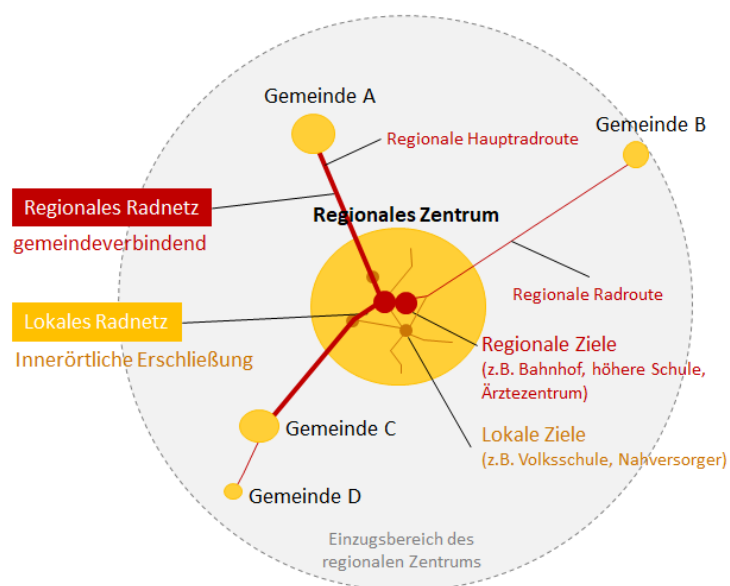
Im Jahr 2014 wurde unter dem Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen: nachhaltig – innovativ - sicher“ die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beschlossen. Aus dem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess mit über 24.000 teilnehmenden Personen bei der Haushaltsbefragung 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 Bahnhaltstelle oder Bushaltstelle (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 Bushaltstellen) 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.

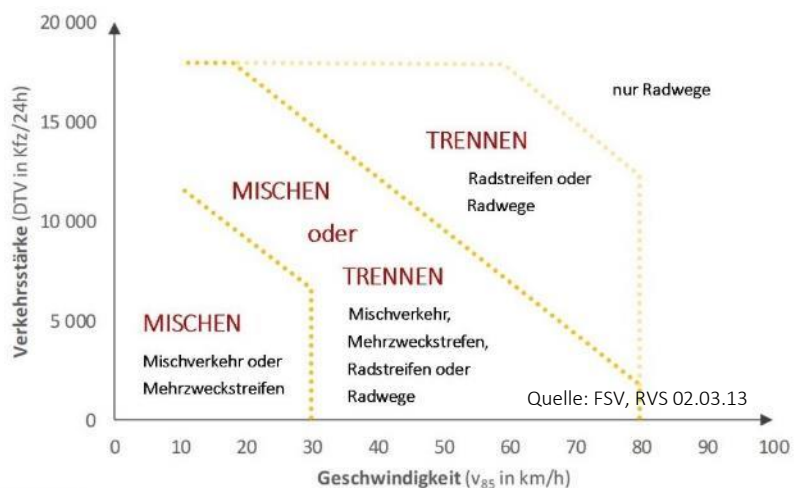
	Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel	
Alltagsradverkehr	Fährt zügig	Fährt eher gemütlich	Freizeitradverkehr
	Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist	
	Fährt eher Ziele im Ortsgebiet 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*

->



Beispiele fürs Mischprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



Geh- und Radweg: Für Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete 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 diesen 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/Juni: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeiterteam
- 19. Juni 2018: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Festlegung der Ziele in der Region
- Sommer 2018: Wunschliniennetz und Befahrungen durch das Bearbeiterteam,
- 28. August 2018: Befahrung mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen
- Herbst 2018: Finalisierung des Netzentwurfs und Abstimmung mit Landesabteilungen durch das Bearbeiterteam
- 18. Dezember 2018: Finaler Workshop GemeindevertreterInnen mit Ergebnisvorstellung

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 Neusiedl am See, aber auch die Gemeinde Parndorf mit ihrem Gewerbegebiet ist ein bedeutendes Arbeitsziel. Auf längeren Strecken dominiert ganz klar die Relation in die Bundeshauptstadt Wien. Für diese längeren Distanzen gilt es, eine gute Anbindung und Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln herzustellen.

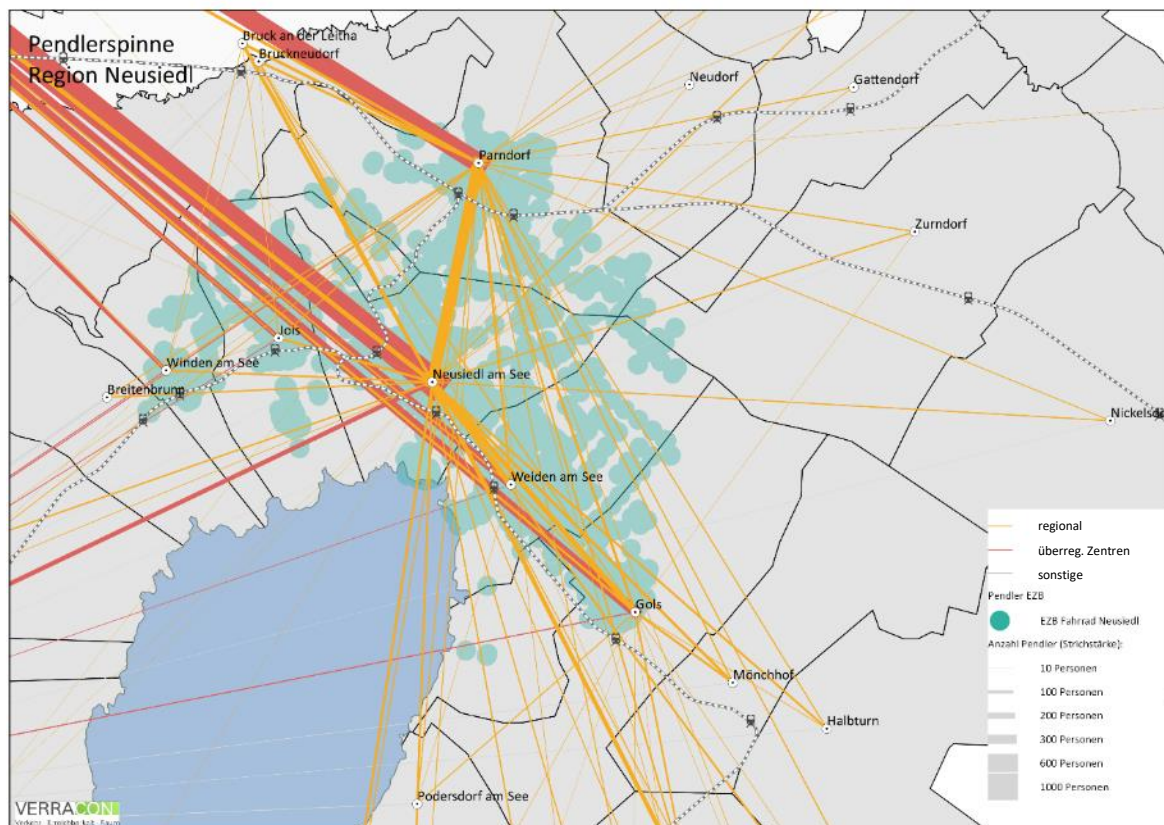


Abbildung 2: Pendlerrelationen Region Neusiedl am See, Statistik Austria 2011

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 Neusiedl am See (Handel, BH, AMS etc.)
- Gewerbegebiet Neusiedl am See
- Gewerbegebiet Parndorf
- Schulzentrum Neusiedl am See
- Seebad Neusiedl am See
- Hallenbad Neusiedl am See
- Seebad Weiden
- Seebad Breitenbrunn

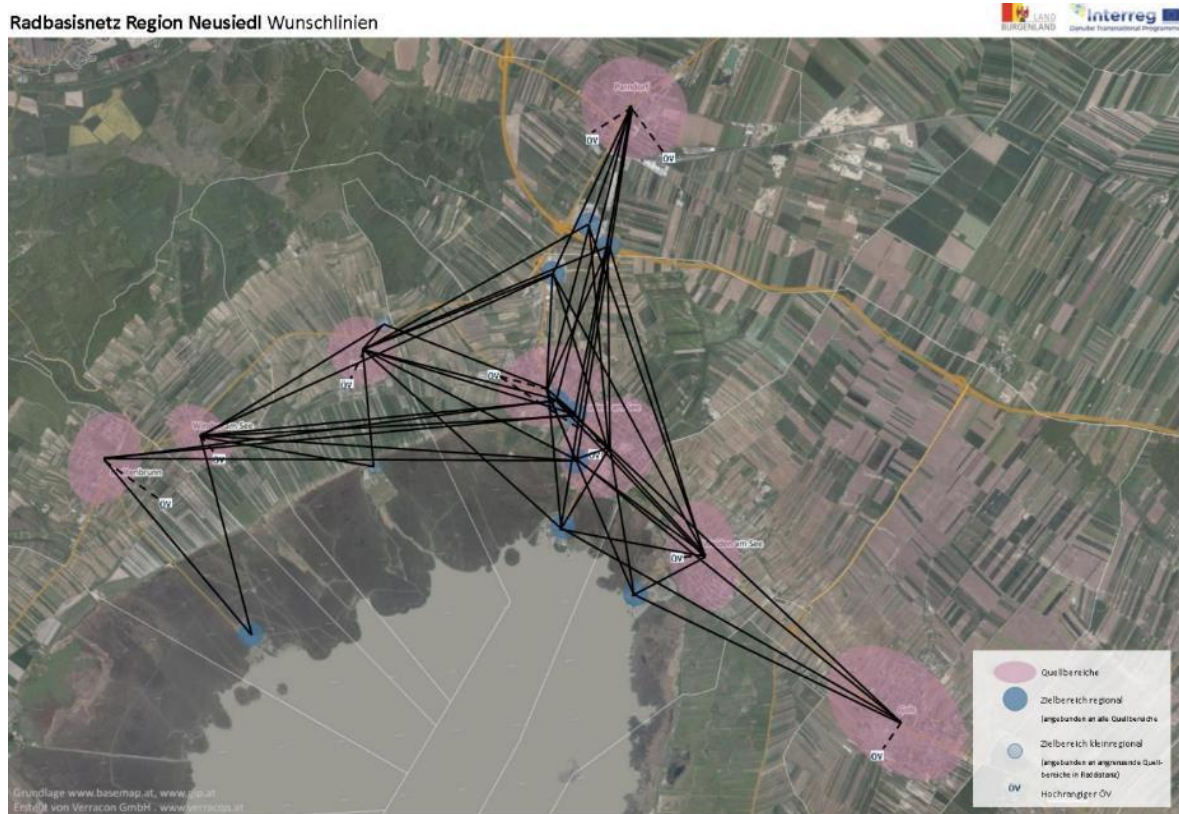
Als kleinregionale Ziele wurden definiert:

- Segelhafen und Seebad Jois
- Gewerbegebiet Jois
- NMS Gols
- Fa. Mars Breitenbrunn

Typische regionale Ziele sind grundsätzlich auch Bahnhöfe als Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr. In der Region um Neusiedl am See haben aber alle Gemeinden einen Bahnhof oder Bahnhalt, somit sind diese als lokale Ziele einzustufen, da mit dem Fahrrad meist der nächstgelegene Bahnhof angesteuert werden wird.

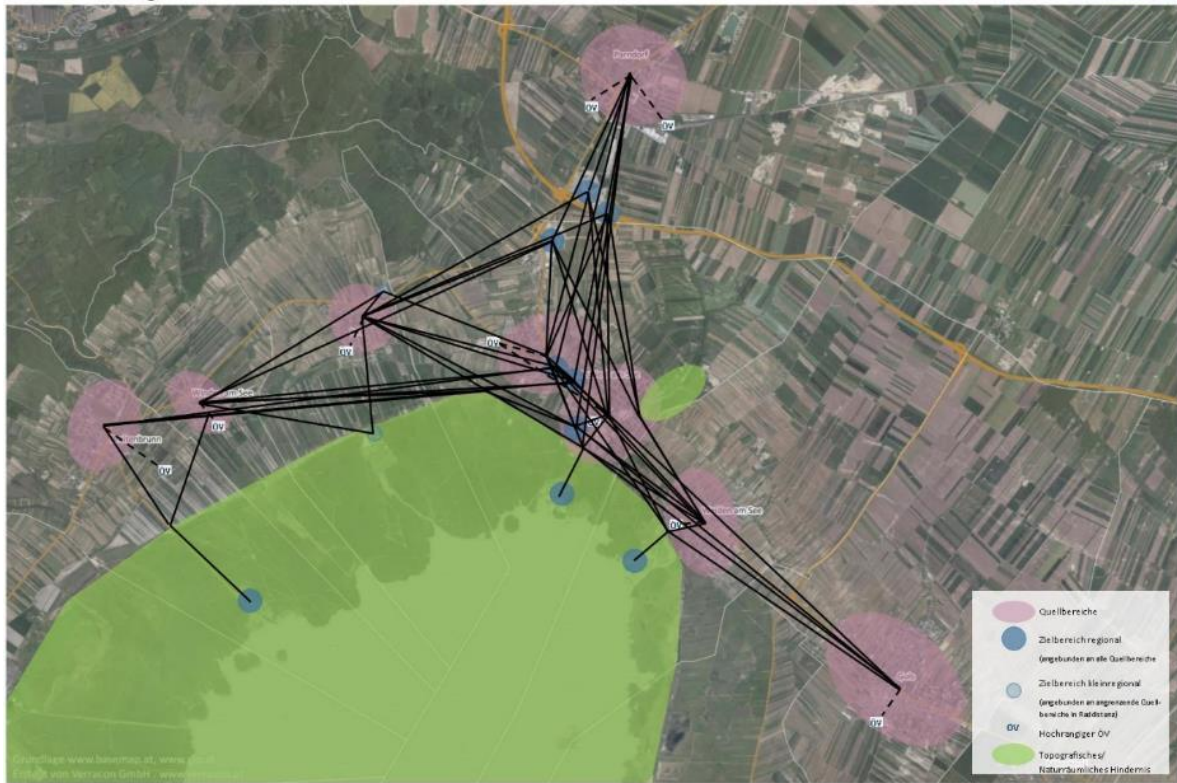
3.2.3 Wunschliniennetz

Verbindet man nun die Quellbereiche (Wohnstandorte der Bevölkerung) mit obigen Zielbereichen mit direkten Luftlinienverbindungen, ergibt sich für die Region um Neusiedl ein Netz an Wunschlinien – den optimalen direkten Verbindungen.



Durch naturräumliche (Neusiedler See mit Schilfgürtel) bzw. topografische Hindernisse (Kalvarienberg) müssen die Wunschlinien bereits bevor sie aufs bestehende Straßen- und Wegenetz heruntergebrochen werden, angepasst werden:

Radbasisnetz Region Neusiedl Wunschlinien



Im nächsten Schritt gilt es diese Wunschlinien auf bestehende bzw. zu errichtende Infrastruktur herunterzubrechen.

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, Vermeidung zu großer Steigungen
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 Neusiedl an, ergibt sich folgendes Netz:

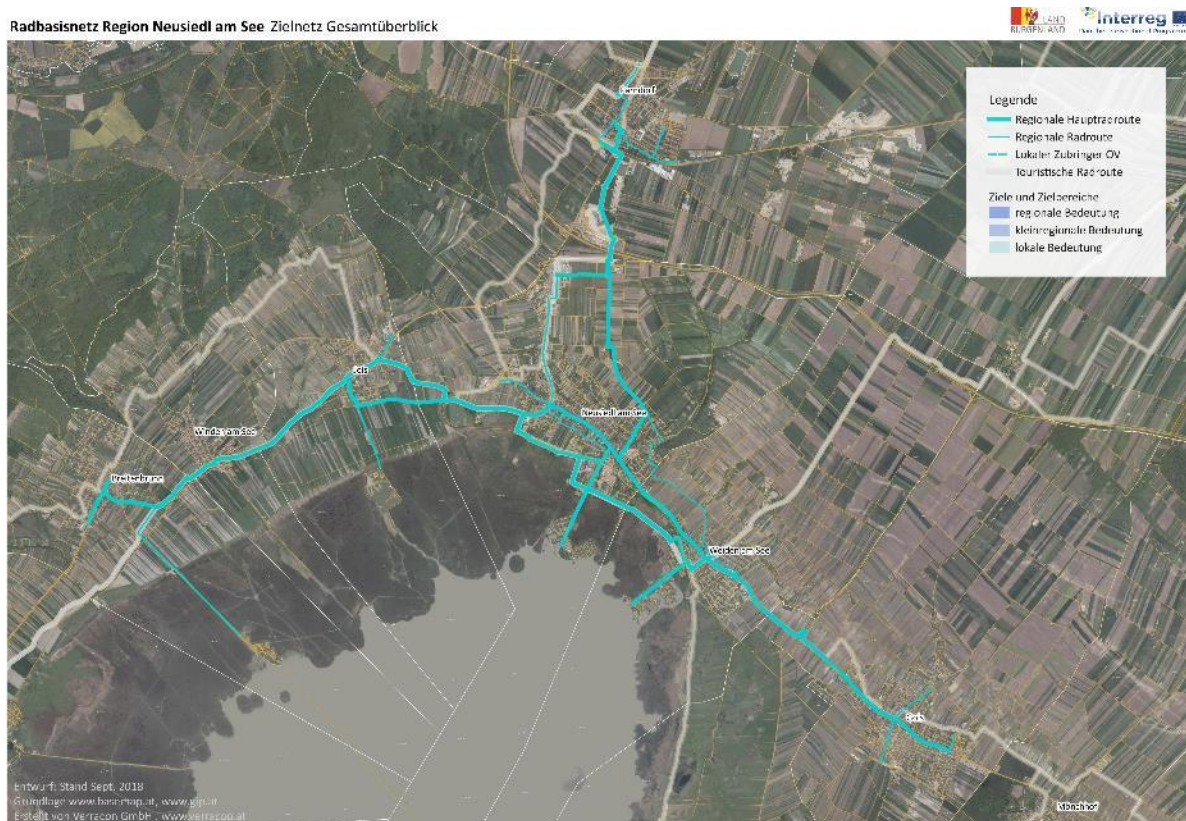


Abbildung 3: Radbasisnetz Region Neusiedl am See – Überblick Zielnetz

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 Neusiedl am See Zielnetz Gesamtüberblick mit Mängeldarstellung

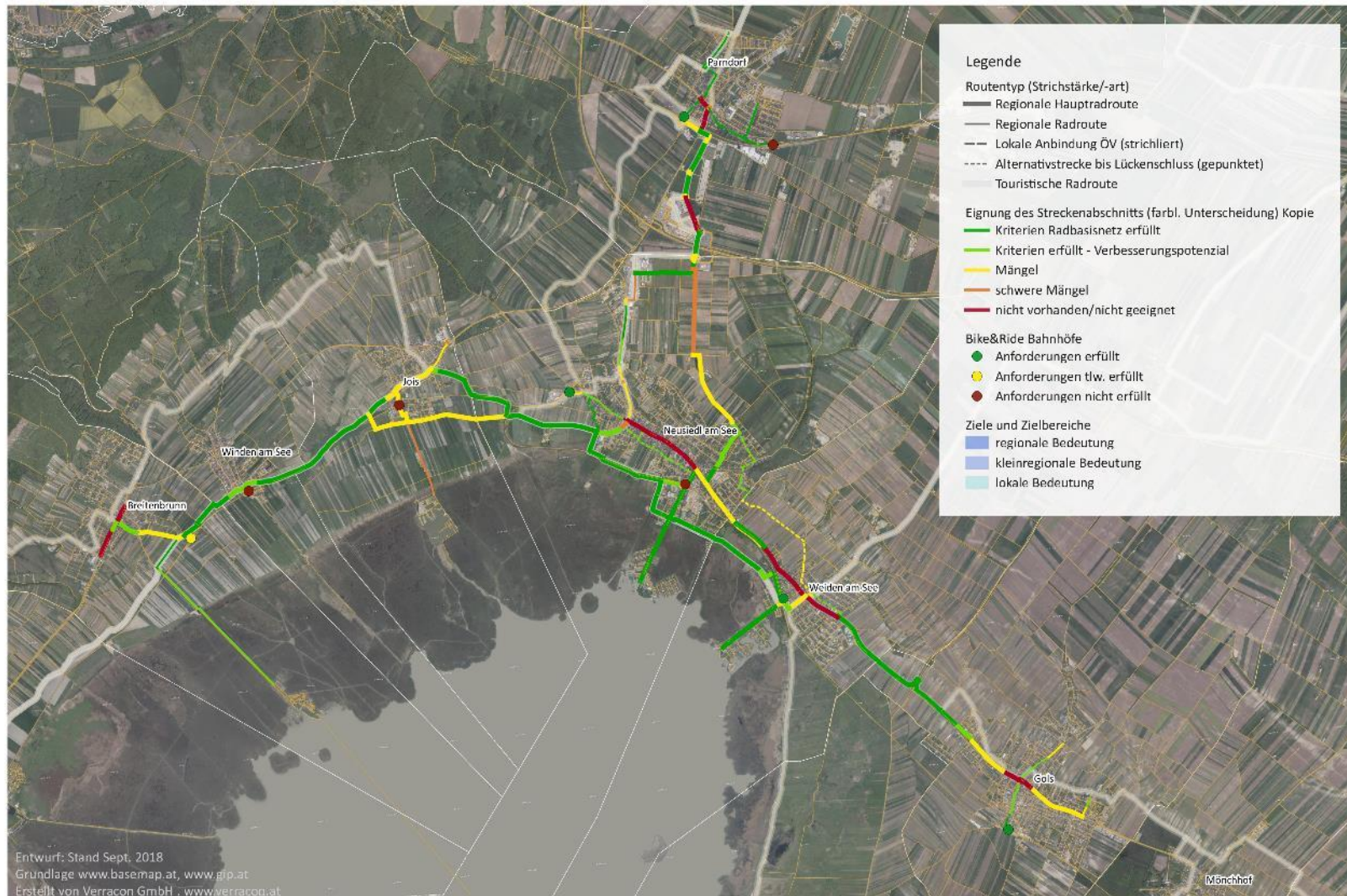


Abbildung 4: Radbasisnetz Region Neusiedl am See – Überblick: Eignung der Bestandsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Nachfolgende Maßnahmenvorschläge sind neben dem gesondert betrachteten Bezirksvorort Neusiedl am See in die drei davon ausgehenden Äste (Jois-Winden-Breitenbrunn, Parndorf sowie Weiden-Gols) gegliedert.

4.1 BREITENBRUNN – WINDEN AM SEE - JOIS

4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die im westlichen Radeinzugsbereich von Neusiedl am See gelegenen Orte sind über den Neusiedler See Radweg schon heute gut an die regionalen Ziele im Bezirksvorort angebunden. Eine günstige Topografie macht das Fahrrad auch für längere Distanzen attraktiv. Für Fahrten von Breitenbrunn und Winden nach Neusiedl sollte die bereits heute von einigen Ortskundigen genutzte Umfahrung von Jois als flache und kürzere Variante attraktiviert werden. Die touristische Route kann und soll durchaus weiterhin durch das Ortsgebiet ausgewiesen werden.

Selbst weisen die drei Gemeinden hauptsächlich Ziele von lokaler Bedeutung auf, wenngleich es mit den Seebädern/Segelhäfen (Breitenbrunn, Jois) sowie Arbeitszielen (Gewerbegebiet Jois, Fa. Mars/Breitenbrunn) durchaus auch Zielpunkte von übergemeindlicher Bedeutung gibt. Zu diesen Zielen gilt es radfreundliche Anbindungen von der Hauptachse Neusiedler See Radweg aus zu schaffen bzw. bestehende zu verbessern, wie etwa mit dem bereits geplanten Radweg zum See in Jois.

Für längere Wege zu den Pendlerzielen außerhalb der Region verfügen alle drei Gemeinden über einen Bahnanschluss. Während in Breitenbrunn eine überdachte Radabstellanlage vorhanden ist, die auch ein sicheres Absperren am Rahmen ermöglicht, fehlt ein derartiges Angebot bei den beiden anderen Haltestellen.

Um die Flächenerschließung innerhalb der Orte radfreundlicher zu machen, besteht in allen drei Gemeinden noch Potenzial zur Verkehrsberuhigung (30 km/h-Zonen auf Nebenstraßen mit entsprechender Straßenraumgestaltung). Bei kombinierten Geh- und Radwegen sollte zumindest auf die Einhaltung der notwendigen Mindestbreiten Wert gelegt werden. Die B50 hat, in unterschiedlichem Ausmaß, in allen Gemeinden eine Trennwirkung und stellt auch im Radverkehr ein Hindernis dar. Gerade in Breitenbrunn sollten hier für eine durchgehende Verbindung die Lücken (Geh- und Radweg in der Ortsmitte, Öffnung des Fahrverbots in der Nebenfahrbahn für Radfahrer) geschlossen werden. In Winden würde eine sichere Anbindung des BILLA Supermarkts an das untergeordnete Straßennetz das Einkaufen mit dem Fahrrad attraktiver machen.

Derzeit wird kein ausreichendes Potenzial für eine direkte Verbindung von Jois zum Gewerbegebiet Neusiedl entlang der B50 gesehen. Diese Verbindung stellt daher nur eine langfristige Option dar.

4.1.2 Beispiele aus der Befahrung



Breitenbrunn: Geh- und Radweg an der B50



Breitenbrunn: Durchfahrtsverbot Nebenfahrbahn auch für Radfahrer



Breitenbrunn: Geh- und Radweg zum Seebad – positiv: Beleuchtung, negativ: Mindestbreite nicht eingehalten



Breitenbrunn: Gute Abstellanlage inkl. Leihradangebot am Bahnhof, aber mit Ausbaubedarf



Breitenbrunn: Leitsystem mit Distanz- und Zeitangaben



Winden: Positiv – Verkehrsberuhigung in Nebenstraßen



Winden: Fehlende Verbindung zum BILBA



Winden: Neusiedler See Radweg im Ortsgebiet



Winden: Bahnhaltestelle mit unzureichender Abstellmöglichkeit



Verbindung Jois – Neusiedl am See



Jois: Verkehrsberuhigung in der Unteren Hauptstraße



Jois: problematische Breite des markierten Mehrzweckstreifens (insbesondere entlang Längsparker)



Jois: Verbesserungspotenzial bei Abstellanlage an der Bahnhaltestelle



Jois: derzeit noch unbefriedigende Situation bei der Verbindung zum See

4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme									
	Tempo 30 (+ Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	besonders geeignet für Sharrows	sonstige Maßnahme
Abschnitte in Breitenbrunn										
B50 in Ortsmitte (Josef Haydngasse bis Antonigasse)						(✓)	(✓)			
Nebenfahrbahn B50 bis Heideweg										Öffnung Fahrverbot für Radverkehr
Bahnstraße	✓								✓	
Geh- und Radweg zum Seebad										Mindestbreite für gemische Geh- und Radwege einhalten
Bahnhof										Ausbau Fahrradabstellanlage
Abschnitte in Winden am See										
Verlauf Neusiedler See Radweg (Kreuzgasse - Kellergasse - Bahnstraße - Feldgasse)	(✓)									
Bahnhaltestelle										geeignete Fahrradabstellanlage
Abschnitte in Jois										
Verbindung Ort-See						✓				
Bahnhof										geeignete Fahrradabstellanlage
Untere Hauptstraße									✓	MZS entfernen
Hauptplatz - Bahnstraße	✓								✓	
Obere Hauptstraße	✓								✓	
Kreisverkehr B50 (Obere Hauptstraße Richtung Gewerbegebiet)										Querungsmöglichkeit für Radfahrer schaffen
Güterweg (südl. Ortsgebiet bis Bahnviadukt)										staubfreien Belag herstellen

Radbasisnetz Region Neusiedl am See Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen Breitenbrunn-Jois-Winden am See

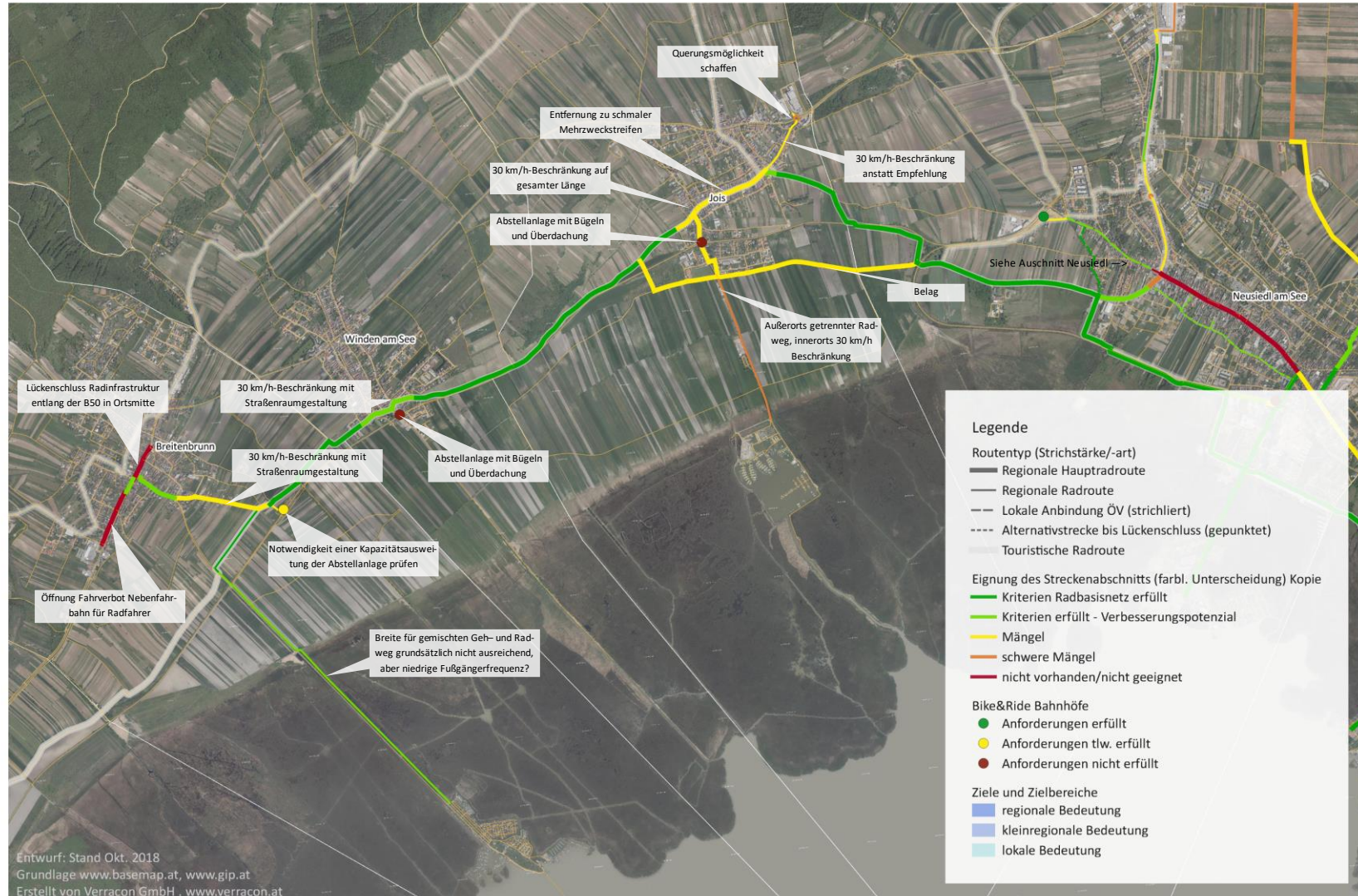


Abbildung 5: Radbasisnetz Region Neusiedl am See –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Breitenbrunn, Winden am See, Jois

4.2 PARNDORF

4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die stark wachsende Gemeinde Parndorf ist dank ihrer flachen Topografie und Raumstruktur prädestiniert für den Alltagsradverkehr. Während durch die Ausdehnung des Ortsgebietes innergemeindliche Ziele nicht immer in fußläufiger Distanz sind, sind diese Wegelängen optimal für den Radverkehr. Das Nebenstraßennetz im Ortsgebiet ist flächig verkehrsberuhigt (30 km/h-Zonen tlw. auch mit entsprechender Straßenraumgestaltung) und somit für Radfahrerinnen und Radfahrer sicher zu befahren. Eine Barriere im Ortsgebiet stellen die B10 und insbesondere die B50 da, die nur an wenigen Stellen sicher gequert werden können.

Wesentliche Zielpunkte in der betrachteten Region sind außerhalb des Ortsgebietes das Gewerbegebiet von Parndorf, jenseits der Autobahn auch jenes von Neusiedl, die zentralörtlichen Einrichtungen im Bezirksvorort Neusiedl am See (Schulzentrum, Behörden etc.) sowie das dortige Seebad. In den vergangenen Jahren wurde die Radwegverbindung ins Gewerbegebiet mit seiner Vielzahl an Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten und auch weiter nach Neusiedl kontinuierlich verbessert, wenngleich noch Lücken bzw. Umwegführungen vorhanden sind. Für ein alltagstaugliches Netz wäre eine direkte Anbindung der Siedlungsgebiete an den Radweg ins Gewerbegebiet (B50 Abschnitt Kreisverkehr bis Heidehofweg) und eine direkte Führung im Gewerbegebiet (Mareto-Straße bis Kreisverkehr Autobahnabfahrt) notwendig. Wenn hier auf öffentlichem Grund keine direkte Verbindung möglich ist, sollte eine Zusammenarbeit mit den Betrieben angestrebt werden. Weiter Richtung Neusiedl wäre eine zweite Radwegachse über die Weichselfeldgasse und die Josef-Haydn Gasse wünschenswert, da sie kürzer und mit gleichmäßigerem Gefälle die Anbindung an das Ortszentrum, Schulzentrum und See herstellen würde.

Für die Ziele außerhalb der Region, insbesondere für das wesentliche Pendlerziel Wien, sind die beiden Bahnhöfe der Verknüpfungspunkt zum hochrangigen Öffentlichen Verkehr. Im Regionalbusverkehr, etwa in Richtung Bruck an der Leitha ist insbesondere auch die Haltestelle Meierhofgasse relevant. Alle diese Ziele sind im untergeordneten Straßennetz für Radfahrerinnen und Radfahrer gut zu erreichen. Beim Bahnhof Parndorf Ort gibt es bereits eine hochwertige Abstellanlage (überdacht, beleuchtet, Rad stabil abstell- und mit Rahmen verschließbar), während hier beim Bahnhof Parndorf noch Aufholbedarf besteht.

4.2.2 Beispiele aus der Befahrung



Verkehrsberuhigte 30 km/h-Zonen nahezu flächendeckend in Parndorf



Nicht für längere Abstelldauer geeignete Abstellanlage am Bahnhof Parndorf.



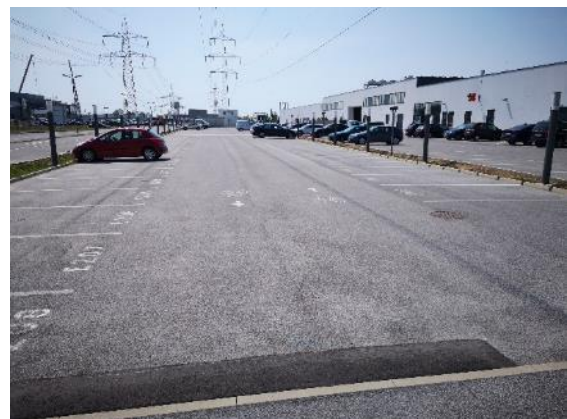
Gute Abstellanlage am Bahnhof Parndorf Ort



Nicht radfahrtauglicher Abschnitt an der B50 zwischen Bahnbrücke und Kreisverkehr



Verparkung am Geh- und Radweg Richtung Gewerbegebiet



Führung des Radweges über Parkplätze im Bereich des Outlet Centers

4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

In nachfolgender Tabelle werden die vorgeschlagenen Maßnahmen abschnittsgenau aufgelistet. Übersichtskarte zu den Maßnahmen siehe Kapitel 4.3.3 (Neusiedl am See)

	Maßnahme									
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	besonders geeignet für Sharrows	sonstige Maßnahme
B50 Bahnbrücke bis Kreisverkehr B10						✓	(✓)			
B50 Neudorferstraße/Wassergrund				✓						Radfahrüberfahrt schaffen
Dragaweg (Zufahrt Bahnhof)	(✓)							(✓)		
Dragaweg X B50				✓						
Bahnhof Parndorf										geeignete Fahrrad- abstellanlage
Kreuzungsbereich Heidehofweg/Kälberweide										Verparkung Radweg verhindern - z.B. Poller
Kreisverkehre Gewerbegebiet				✓						
Gewerbegebiet Mareto-Straße bis Kreisverkehr Autobahn			(✓)			(✓)	(✓)	(✓)		direkte Verbindung schaffen

Mögliche Varianten einer direkteren Routenführung im Bereich Outlet Center:



(gelb: Bestand, rot strichliert: direktere Varianten)

4.3 NEUSIEDL AM SEE

4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Als Bezirksvorort weist Neusiedl am See erwartungsgemäß eine Vielzahl an Zielen von regionaler Bedeutung auf. Viele davon befinden sich im Stadtzentrum (Behörden, Handel) und südlich davon (Schulzentrum, Hallenbad, Seebad). Durch eine Geländekante getrennt stellen die Gewerbegebiete von Neusiedl und Parndorf weitere bedeutende regionale Arbeits- und Einkaufsziele dar. All diese Ziele gilt es für die Bevölkerung der Stadtgemeinde Neusiedl am See und die Nachbargemeinden im Einzugsbereich mit alltagstauglicher Radinfrastruktur zu erschließen. Hierbei kann auf bereits bestehender Radinfrastruktur aufgebaut werden.

Das Rückgrat der bestehenden Infrastruktur ist der Neusiedler See Radweg; ein touristisches Angebot, das aber im Alltagsradverkehr für die Nachbargemeinden die direkte Anbindung an Neusiedl und dort insbesondere an die Zielpunkte Schulzentrum, Hallenbad und Seebad herstellt.

Eine weitere West-Ost Achse verläuft vom Bahnhof Neusiedl über die Eisenstädterstraße und die Obere und Untere Hauptstraße weiter Richtung Weiden und stellt somit die Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr und an die regionalen Zielpunkte in der Stadtmitte sicher. Diese Achse ist heute nicht durchgängig – während in der Eisenstädter Straße und in der Unteren Hauptstraße (teilweise zu schmale) Mehrzweckstreifen vorhanden sind, fehlt im Bereich der Oberen Hauptstraße und des Hauptplatzes eine sichere Radinfrastruktur. Aufgrund der Breitenverhältnisse und des hohen Verkehrsaufkommens ist dieser Abschnitt derzeit nicht radverkehrstauglich. Da in der Zentrums-gestaltung nicht nur im Radverkehr Handlungsbedarf zu erkennen ist, wird die Erstellung eines Gesamtkonzeptes für die Hauptstraße mit mittel- und langfristigen Gestaltungsoptionen wie z.B. einer Begegnungszone empfohlen. Eine Führung des Radverkehrs etwa durch den Gartenweg (mit Stichwegen ins Zentrum) kann im Sinne eines attraktiven Alltagsradverkehrsangebotes nur als vorübergehende Lösung gesehen werden.

Zwei Nord-Süd Verbindungen erschließen weitere Teile des Gemeindegebiets. Entlang der Wiener Straße und der Teichgasse wird das Betriebsgebiet Prädium an das Zentrum und den Neusiedler See Radweg angeschlossen. Eine Verbindung die aufgrund des steilen Anstiegs in der Wiener Straße die Kriterien für eine regionale Hauptradroute nicht erfüllt und die mit der Mehrzweckstreifen-Lösung entlang der stark befahrenen Wiener Straße das Sicherheitsbedürfnis vieler Radfahrerinnen und Radfahrer nicht befriedigen kann. Hingegen stellt der Radweg entlang der Seestraße eine attraktive und sichere Verbindung vom Zentrum zum See dar. Einzig die notwendige Querung im Bereich Bahnstrecke/Bundesschulstraße muss noch verbessert werden.

Die ermittelten Wunschlinien, ein gleichmäßigerer Anstieg und der bestehende Radweg über die Autobahn im Bereich der Anschlussstelle Neusiedl am See-Gewerbepark lassen eine zweite Achse von den Gewerbegebieten ins Ortszentrum sinnvoll erscheinen. Vorgeschlagen wird hierfür eine Verbindung ausgehend von der Firma Kamper über den bestehenden (nicht befestigten) Güterweg südwärts zur Weichselfeldgasse und über diese weiter nach Neusiedl, wo die Josef-Hadyn-Gasse die Verbindung zur Hauptstraße herstellen kann. Für alle Gebiete im Südosten der Stadt Neusiedl am

See aber auch für die Gemeinden Weiden und Gols wäre eine derartige Route die kürzeste Verbindung in die Gewerbegebiete. Gleichzeitig können von Parndorf Ziele in Neusiedl (insb. Schulzentrum, Seebad) direkter und attraktiver erreicht werden. Da die Weichselfeldgasse derzeit ein beliebter „Schleichweg“ ist, wären begleitende Maßnahmen, die zur Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung beitragen bzw. eine getrennte Führung des Radverkehrs notwendig.

Als Schnittstelle zum hochrangigen öffentlichen Verkehr und somit zu den überregionalen Zielen dient aufgrund des besseren Angebotes hauptsächlich der Bahnhof Neusiedl am See, der mit einer vorbildlichen Bike&Ride-Anlage ausgestattet ist. Die Haltestelle Neusiedl am See Bad stellt eine zweite Anbindung ans Bahnnetz her, wobei hier bei der Abstellanlage Verbesserungsbedarf besteht.

Über das weitgehend verkehrsberuhigte Nebenstraßennetz ist in Neusiedl eine gute Flächenerschließung im Radverkehr gewährleistet. Einzelne Abschnitte im Nebenstraßennetz werden gerne als Abkürzungen genutzt (z.B. Kräftenweg/Reitschacherweg). Gerade wo diese Strecken auch als Schulwege dienen, sollten zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie tlw. bereits umgesetzte Verswenkungen, durchgeführt werden. Diese sollen den motorisierten Individualverkehr bremsen, aber idealerweise den Rad- und auch Fußgängerverkehr nicht behindern.

4.3.2 Beispiele aus der Befahrung



Hochwertige touristische Radinfrastruktur, oftmals auch für Alltagswege geeignet



Potenzielle zweite Verbindung Gewerbegebiet – Stadtzentrum (nördlicher Teil)



Potenzielle zweite Verbindung Gewerbegebiet – Stadtzentrum (Weichselfeldgasse - südlicher Teil)



Weitgehend verkehrsberuhigtes Nebenstraßennetz



Mehrzweckstreifen B51 – Untere Hauptstraße mit teilweise unzureichender Breite



Vorbildliche Bike&Ride-Anlage am Bahnhof Neusiedl am See



Neue Radwegeverbindung im Betriebsgebiet Prädium



Hohes Verkehrsaufkommen und fehlende Radinfrastruktur im Betriebsgebiet Prädium (Altenburgerstraße)



Problematische Radverkehrsführung Kreuzung B50 Hirschfeldspitz



Radweg entlang B50 (Hirschfeldspitz stadteinwärts)



Mehrzweckstreifen B50 – Wiener Straße mit Unterbrechung beim Kreisverkehr



B51 im Stadtzentrum Neusiedl mit hohem Verkehrsaufkommen und dzt. nicht radverkehrstauglich

4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme									sonstige Maßnahme
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	besonders geeignet für Sharrows	
Kreisverkehr Erwin-Schrödinger Straße und Zufahrt Lutz				✓						Senke vor Querung notwendig?
Güterweg Fa. Kamper südwärts bis Weichselfeldgasse										Belag
Weichselfeldgasse									(✓)	temporeduzierende Straßenraumgestaltung/ Kontrolle
Altenburgerstraße (Betriebsgebiet Prädium)	(✓)					(✓)	(✓)	(✓)		
Kreuzungsbereich Hirschfeldspitz										Führung Radverkehr nicht über Gehsteig, vorgezogene Haltebereiche
Hirschfeldspitz (Kreuzung B51 südwärts bis Radweg)	✓									
B51 Wiener Straße (ab Berggasse südwärts)								✓		Regelbreiten MZS einhalten, Lösung Kreisverkehr
Teichgasse B51 bis Gartenweg	✓							(✓)	✓	
B51 Zentrum Neusiedl (Obere Hauptstraße/Hauptplatz)	(✓)							(✓)	(✓)	GESAMTSTRATEGIE ZENTRUM ERSTELLEN! Begegnungszone als Denkansatz
B51 Untere Hauptstraße								(✓)		Mindestbreiten MZS einhalten
Seestraße (Kreuzung Bundesschulstraße + Neusiedler See Radweg)				✓						
Bahnhof Neusiedl am See Bad										verbesserte Abstellanlage

Radbasisnetz Region Neusiedl am See Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen Neusiedl am See - Parndorf

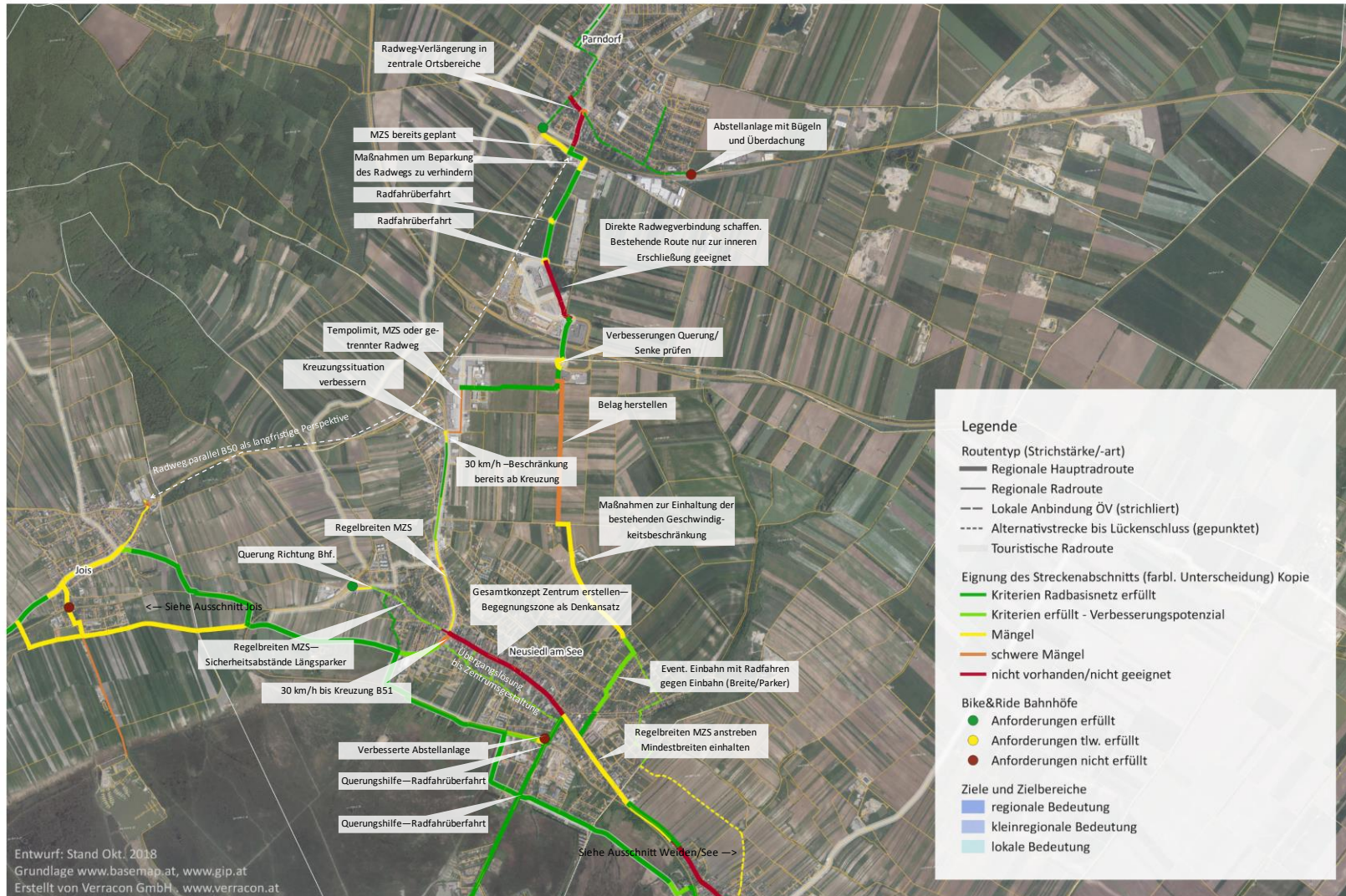


Abbildung 6: Radbasisnetz Region Neusiedl am See –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Neusiedl am See und Parndorf

4.4 WEIDEN AM SEE - GOLS

4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Eine flache Geländeform und radfreundliche Distanzen machen das Fahrrad in den beiden Gemeinden Weiden am See und Gols zum idealen Verkehrsmittel für Wege innerorts und zu den regionalen Zielpunkten in Neusiedl am See. Ziele von zumindest teilregionaler Bedeutung in den beiden Gemeinden sind das Seebad und der Segelhafen in Weiden am See sowie die NMS in Gols. Die lokalen Ziele sind in den Gemeinden zumeist in der Ortsmitte bzw. an den Ortsrändern entlang der B51 zu finden.

Auch in Weiden und Gols pendeln viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu weiter entfernten Arbeitsplätzen, vorrangig in Wien. Diesen steht in beiden Orten eine Bahnbindung zur Verfügung, wobei in beiden Fällen der Bahnhof etwas abseits des Ortszentrums liegt, mit dem Fahrrad aber gut erreichbar ist. Während in Weiden am See eine adäquate Abstellanlage verfügbar ist - überdacht, beleuchtet, Fahrrad am Rahmen abschließbar -, könnte man bei letzterem Punkt in Gols noch nachbessern.

Während die Radverkehrsachse Gols – Weiden – Neusiedl zwischen den ersten beiden Orten klar entlang der B51 verläuft, spaltet sich die Route in Weiden am See auf. Ziele wie das Schulzentrum, das Hallenbad oder das Seebad in Neusiedl erreicht man am besten über den Neusiedler See Radweg, während für alle Ziele im Zentrum von Neusiedl eine Route entlang der B51 den kürzeren Weg darstellt. Überorts sind sowohl zwischen Gols und Weiden als auch Weiden und Neusiedl getrennte Radwege vorhanden. Problematischer stellt sich die Situation innerorts dar.

Die Ortsdurchfahrt Weiden ist in derzeitiger Form und bei dem bestehenden hohen Verkehrsaufkommen nicht radverkehrstauglich. Eine Nutzung der touristischen Routen und eine tlw. Führung in Parallelgassen (Neubaugasse) kann aus Sicht eines attraktiven Alltagsradverkehrsnetzes nur eine vorübergehende Lösung sein. Langfristig ist eine radverkehrsfreundliche Umgestaltung der Ortsdurchfahrt anzustreben. Bei Schaffung einer direkten Radverbindung vom Südosten Neusiedls in Gewerbegebiete von Neusiedl und Parndorf kämen diese auch in eine attraktive Distanz für Fahrten aus Weiden. Auch hier würde bei Schaffung einer radverkehrsfreundlichen Ortsdurchfahrt Weiden der direkte Weg über die B51 nach Neusiedl und dann direkt weiter auf die neue Radachse führen. Als Übergangslösung bietet sich hier eine Route über die Schulzeile, bestehende Güterwege und durch das Wohngebiet beim Kalvarienberg an.

In Gols gibt es entlang der Ortsdurchfahrt über weite Strecken bereits Mehrzweckstreifen. Für die bestehenden Lücken gilt es Lösungen zu finden. Am Ortsbeginn (von Neusiedl kommend) müsste nur eine kleine Lücke geschlossen werden um über den bestehenden Radweg Weiden-Gols und die anschließende Nebenfahrbahn eine durchgängige Verbindung herzustellen. Schwieriger ist die Situation in der Ortsmitte, wo die bestehende Lücke im Mehrzweckstreifen aufgrund des Straßenquerschnitts kurzfristig nur mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung) ausgeglichen werden kann.

In beiden Orten besteht noch Potenzial durch eine flächige Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz ein attraktiveres und sichereres Umfeld für den Radverkehr zu schaffen. In Weiden könnte mit einer Querungsmöglichkeit über die B51 auf Höhe der Lindengasse das südliche Ortsgebiet besser ans regionale Netz angeschlossen, eine zusätzliche Verbindung von Gols zum Neusiedler See Radweg (Lindengasse – Seegrund) geschaffen und auch die Zugänglichkeit zum Supermarkt vom bestehenden Radweg aus verbessert werden.

4.4.2 Beispiele aus der Befahrung



Weiden: Radweg Richtung Neusiedl
(Straßenostseite)



Weiden: zu schmaler Radweg Richtung Neusiedl
(Straßenwestseite)



Weiden Ortsdurchfahrt B51 – keine Radinfrastruktur



Weiden Ortsmitte – Führung auch der touristischen
Radroute über die B51 (Pointgasse-Triftstraße)



Weiden: neuer Radweg Richtung Seebad



Weiden Bahnhofstestelle: Gute Abstellanlage



Radweg Weiden - Gols



Gols – unzureichende Abstellmöglichkeiten beim Freibad



Gols: Ortsdurchfahrt B51 Abschnitt mit ausreichend breitem Mehrzweckstreifen



Gols: Ortsdurchfahrt B51 Abschnitt ohne Mehrzweckstreifen



Gols: Überdachte Abstellanlage am Bahnhof, aber ohne Möglichkeit Rad mit Rahmen abzuschließen

4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme									
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	besonders geeignet für Sharrows	sonstige Maßnahme
Abschnitte in Weiden am See										
Neusiedl nach Weiden - Radweg südlich der Fahrbahn B51										Verbreitern oder als Einrichtungsrادweg Richtung Weiden ausweisen
B51 gesamte Ortsdurchfahrt Weiden	(✓)						(✓)	(✓)		Langfristig radfreundliche Ortsdurchfahrt schaffen
B51 von Schulzeile (bzw. zumindest Pointgasse) bis Triftstraße	✓								(✓)	
Pointgasse	✓								✓	
Seestraße Seegrund bis Sportplatzgasse	✓									
Abschnitte in Gols										
B51 Eisgrübl bis Weinberggasse				✓				✓		Lückenschluss MZS
B51 Ortsmitte (Schulgasse bis Bindergasse)	✓					(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	Verkehrsberuhigung bzw. Schaffung Radinfrastruktur
B51 gesamte Ortsdurchfahrt										MZS Regelbreiten einhalten
Bahnhof Gols	✓								✓	Abstellanlage adaptieren (Rahmen abschließbar)
Nebenstraßennetz, insbesondere Zubringer Bahnhof	✓								✓	

Radbasisnetz Region Neusiedl am See Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen Gols - Weiden am See

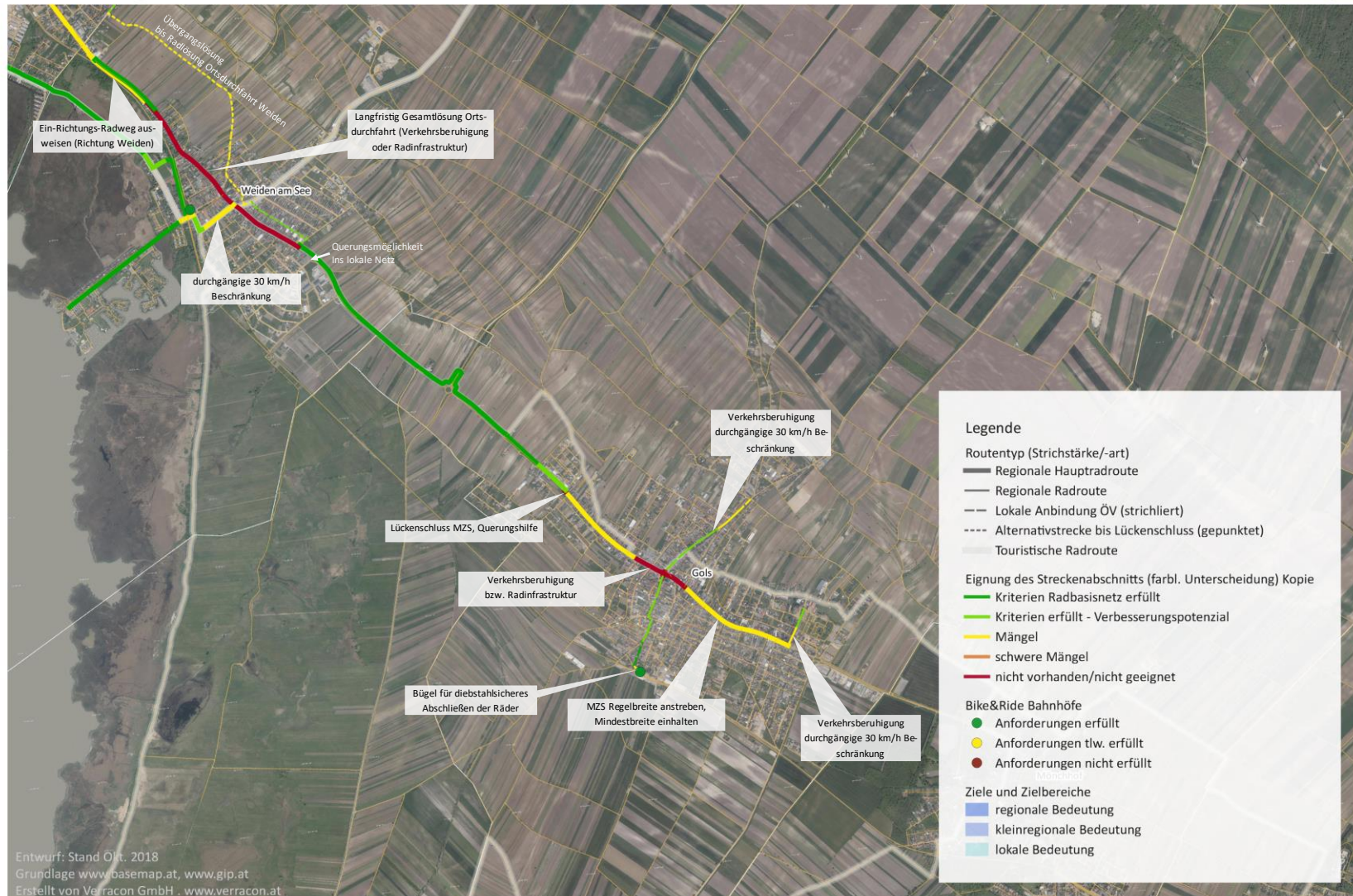


Abbildung 7: Radbasisnetz Region Neusiedl am See –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Weiden am See und Gols

5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN

5.1 RADROUTEN

		Radrouten Alltag			Radrouten Freizeit und Tourismus
		Regionale Radroute/Regionale Haupttradroute	Lokale Haupttrouten	lokales Radnetz	
		durchleiten und verbinden	sammeln und zubringen	Flächenerschließung	
Routenführung	Durchgehendes Netz	✓	✓	✓	✓
	Direkt und ohne Umwege	✓	✓	(✓)	
	Verkehrssicher	✓	✓	✓	✓
	Trennprinzip/Mischprinzip gem. RVS	✓	✓	✓	
	Rücksichtnahme auf Fußgängerverkehr	✓	✓	✓	✓
	Landschaftlich attraktiv				✓
	Sozial sicher (nicht einsam und entlegen)	✓	✓	✓	
Technische Anforderungen	Gestaltung gemäß RVS Radverkehr	✓	✓	✓	✓
	Regelbreiten gem. RVS anstatt Mindestbreiten	✓	(✓)	(✓)	(✓)
	Staubfreie, glatte Oberfläche	✓	✓	(✓)	(✓)
	Entwurfsgeschwindigkeit 30 km/h	✓	✓	(✓)	(✓)
	Energiesparendes Fahren ermöglichen - gleichmäßige Geschwindigkeit	(✓)	(✓)	(✓)	
	Bevorrangung an Knoten, Querungshilfen	(✓)			
Ausstattung	Abstellanlage an allen Zielen	✓	✓	✓	✓
	Beschilderung/Wegweisung	✓	✓	✓	✓
	Infotafeln, weiterführende Information				✓
	Servicestationen	✓			✓
	Beleuchtung	(✓)	(✓)	(✓)	
	Rastplätze, Trinkbrunnen				✓
	Einkehrmöglichkeiten				✓
	Radfreundliche Beherbergungsbetriebe				(✓)
	Attraktivierung (Haltegriffe, Fußstützen bei Ampeln etc.)	(✓)	(✓)		
	Mülleimer	(✓)			✓
Instandhaltung	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	✓	✓	✓
	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 "Fahrradleichen"	✓	✓	✓
	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)
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
Pendlerin/Pendler	Person mit Arbeitsort außerhalb der Wohngemeinde
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)
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)