



Interreg
Austria-Hungary 2014-2020
SMART Pannonia
European Union - European Regional Development Fund



Mobilitätszentrale Burgenland



BURGENLAND

BURGENLAND RADELT ...

RADBASISNETZ REGION JENNERSDORF

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: 22.10.2019

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	14
3.2.3 Wunschliniennetz	15
3.3 Abgleich mit der Bestandsinfrastruktur	16
4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE	18
4.1 Jennersdorf, Weichselbaum und Mogersdorf	18
4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	18
4.1.2 Beispiele aus der Befahrung	19
4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen	22
4.2 St. Martin an der Raab und Minihof-Liebau.....	24
4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	24
4.2.2 Beispiele aus der Befahrung	25
4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen	27
5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN.....	29
5.1 Radrouten	29
5.2 Abstellanlagen	30
6 GLOSSAR.....	31
7 ANHANG.....	33
7.1 Variantenbetrachtung St. Martin/Raab-Jennersdorf	33

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.

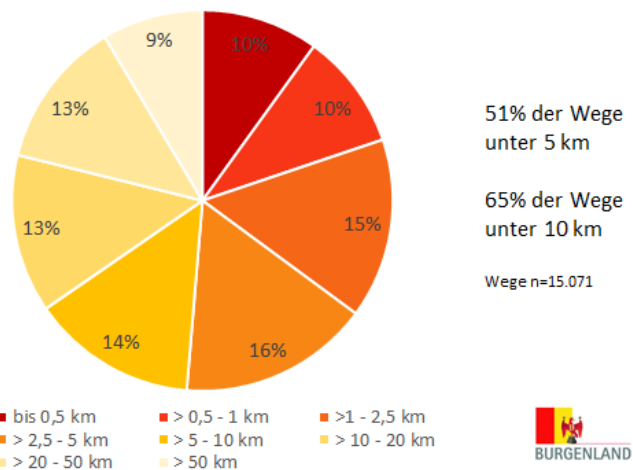


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

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

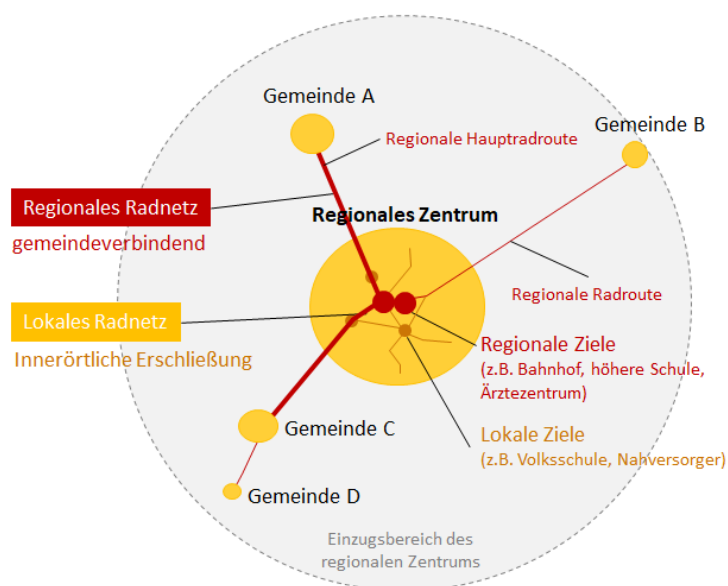
Im Jahr 2014 wurde unter dem Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen: nachhaltig – innovativ - sicher“ die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beschlossen. Aus dem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess mit über 24.000 teilnehmenden Personen bei der Haushaltsbefragung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

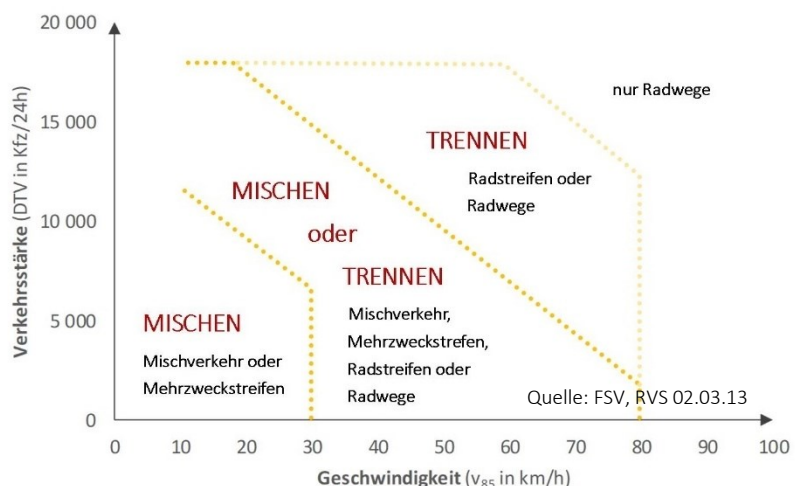
	Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel	
Alltagsradverkehr	Fährt zügig	Fährt eher gemütlich	Freizeitradverkehr
	Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist	
	Fährt eher Ziele im Ortsgebiet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

- August/September: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeiterteam
- 15. Oktober 2018: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und -vertretern
- Oktober 2018 – Jänner 2019: Befahrungen durch das Bearbeiterteam, Erstellung eines Entwurfs für das Radbasisnetz
- 6. Februar 2019: Workshop Gemeindevertreterinnen und -vertreter – Vorstellung des Netzentwurfs
- Sommer 2019: Machbarkeitsprüfung und Kostenschätzung Brückenvarianten durch Baudirektion
- 17. Oktober 2019: Workshop Gemeindevertreterinnen und -vertreter – Vorstellung des Netzentwurfs

3.2 ZIELE UND WUNSCHLINIEN

3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler

In Fahrraddistanz ist das Hauptziel der betrachteten Gemeinden in der Region klar der Bezirksvorort Jennersdorf. Viele Pendlerinnen und Pendler legen aber auch weitere Strecken zurück. Hier dominieren die umliegenden Bezirksvororte, aber auch die weiter entfernten überregionalen Zentren wie Graz und Wien sind Ziele. Für diese längeren Distanzen gilt es, eine gute Anbindung und Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln herzustellen.

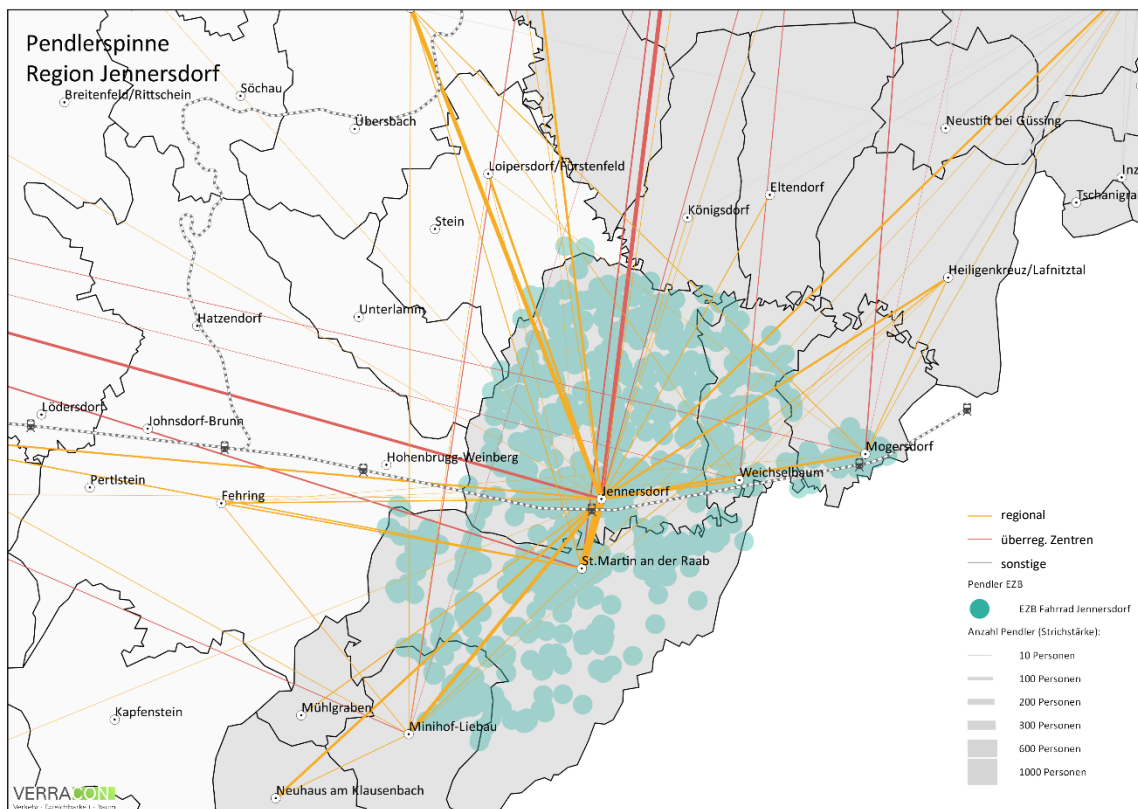


Abbildung 2: Pendlerrelationen Region Jennersdorf, Statistik Austria 2011

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 direkt angrenzende Gemeinden bzw. Ziele mit etwas geringerer 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 Jennersdorf (Handel, BH, AMS etc.)
- BORG/INOVA Jennersdorf
- Technologiepark/Fachmarktzentrum Jennersdorf
- Erlebnisfreibad Jennersdorf
- Bahnhof Jennersdorf
- Therme Loipersdorf

Als kleinregionale Ziele wurden definiert:

- Größere Betriebe Jennersdorf (Boxmarkt, Vossen, Kastner)
- iNMS/PTS Jennersdorf
- Bahnhalt Mogersdorf

In den anderen Gemeinden im Bearbeitungsraum gibt es vor allem Ziele von innergemeindlicher Bedeutung (Nahversorger, Schulen/Kindergarten, Gemeindeämter etc.).

3.2.3 Wunschliniennetz

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

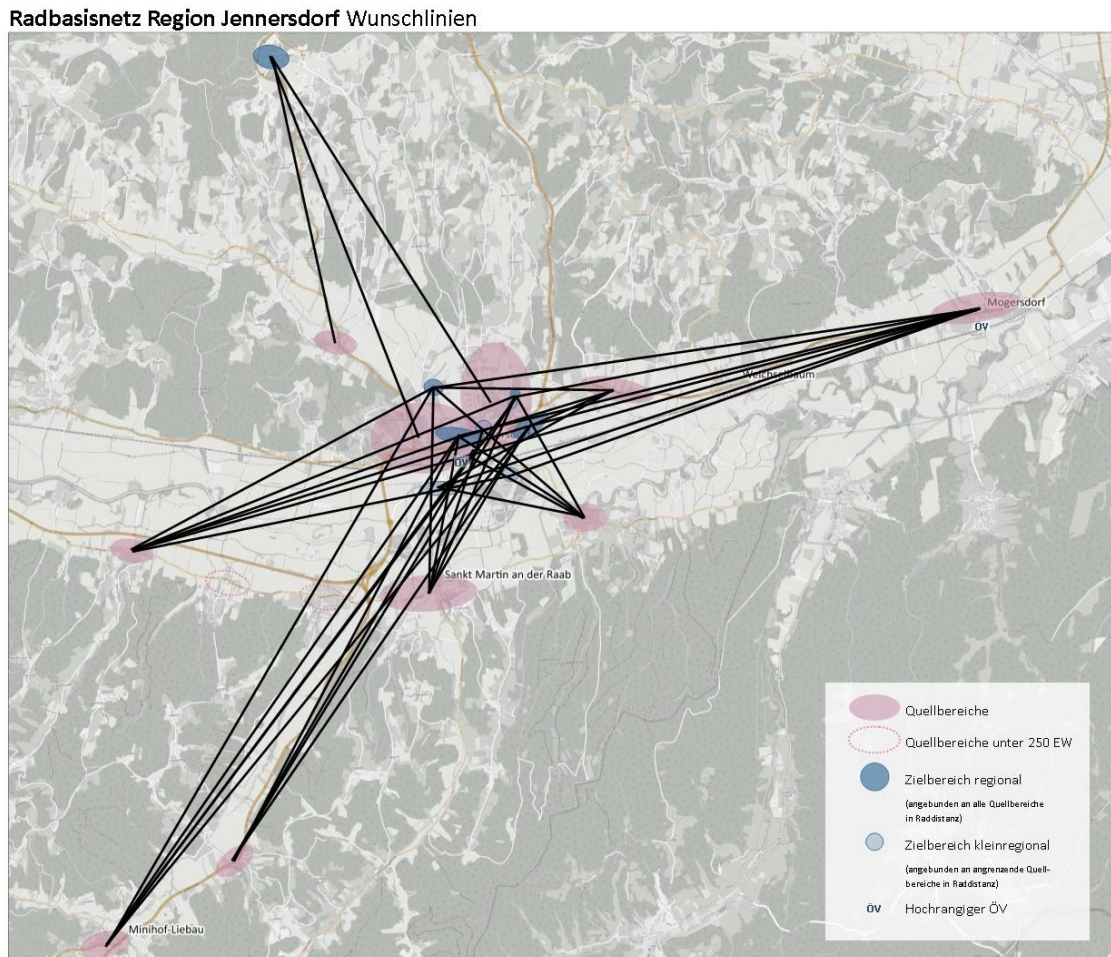


Abbildung 3: Radbasisnetz Region Jennersdorf – Wunschlinien

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 Jennersdorf an, ergibt sich folgendes Netz:

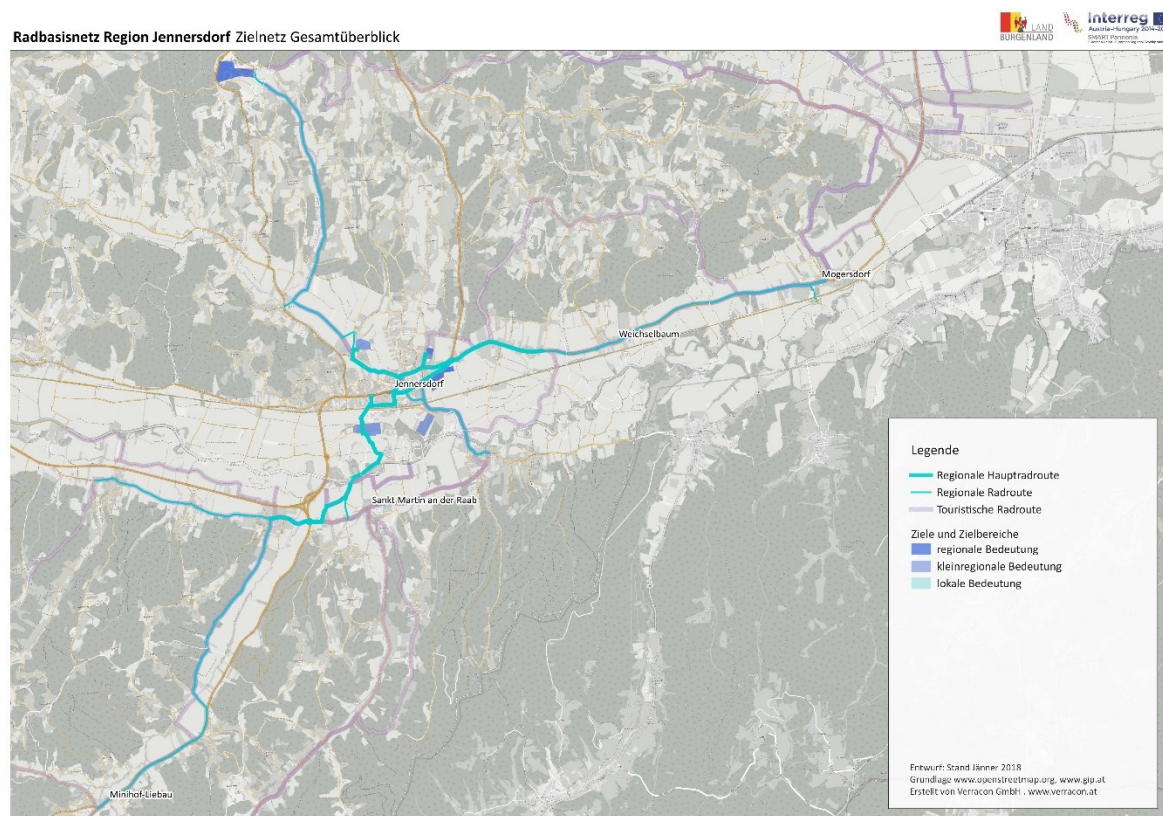


Abbildung 4: Radbasisnetz Region Jennersdorf – Überblick Zielnetz

Dieses Netz wurde nun zum Erkennen von Handlungsbedarf befahren. Im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes wurden dort wo die Infrastruktur im heutigen Zustand noch nicht geeignet erschien, neben notwendigen Verbesserungsmaßnahmen auch mögliche Alternativführungen betrachtet, so sie keine erheblichen Umwege mit sich bringen.

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

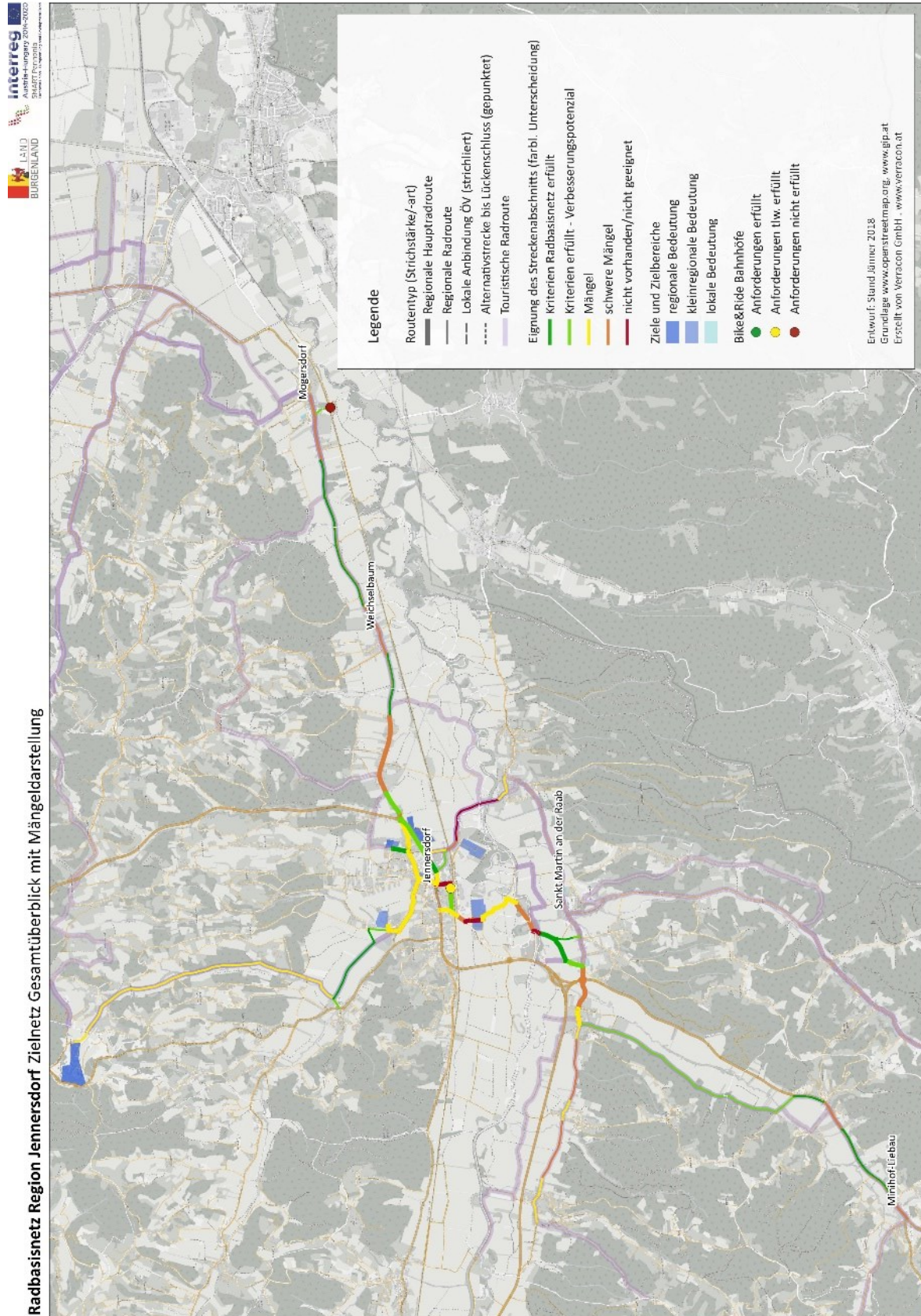


Abbildung 5: Radbasisnetz Region Jennersdorf –Zielnetz mit Eignung für den Alltagsradverkehr

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Nachfolgende Maßnahmenvorschläge sind in einen nördlichen (Jennersdorf, Weichselbaum, Mogersdorf) und südlichen (St. Martin/Raab, Minihof-Liebau) Bereich aufgeteilt.

4.1 JENNERSDORF, WEICHSELBAUM UND MOGERSDORF

4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die regionalen Ziele für den Alltagsradverkehr befinden sich zum überwiegenden Teil im Stadtgebiet von Jennersdorf. Dort steht für Radfahrerinnen und Radfahrer bislang nur partiell Radinfrastruktur zur Verfügung, die etwa im Ortszentrum entlang der B57 die Anforderungen an Sicherheit und Komfort nicht erfüllen kann. Es gibt trotz teilweise verkehrsberuhigter Nebenstraßen für den Radverkehr kein zusammenhängendes Netz um die innerörtlichen Ziele zu erschließen. In die Nachbargemeinden (Weichselbaum, Mogersdorf und auch zum regionalen Ziel Therme Loipersdorf) sind zwar touristische Routen auf relativ direktem Weg vorhanden, die aber teilweise bei vergleichsweise hohem Verkehrsaufkommen im Mischverkehr (insbesondere in den Ortsdurchfahrten) geführt werden.

Ziel der Maßnahmen muss es daher sein, ein durchgängiges Netz zu schaffen, das die regionalen Ziele anbindet und gleichzeitig die objektiven und subjektiven Anforderungen hinsichtlich Sicherheit erfüllt. Aufgrund der Nutzerpotenziale, der Topografie und der Distanzen ergeben sich regionale Hauptradrouten zwischen St. Martin/Raab und Jennersdorf sowie zwischen Jennersdorf und Mogersdorf (über Rax und Weichselbaum). Die Verbindung zur Therme Loipersdorf ist aufgrund von Höhenunterschieden und Distanz als regionale Radroute einzustufen.

Für die Verbindung Richtung St. Martin an der Raab wird ein Bündel an Maßnahmen empfohlen, die eine Streckenführung im Bereich der bestehenden Furt auf möglichst direktem Weg ermöglichen (Temporeduktion bis zur Altstoffsammelstelle, Durchstich Bauhof-Boxmark, Belaginstandsetzung bis zur Raab). Für eine vollständige Tauglichkeit dieser Route für den Alltagsradverkehr muss im Bereich der Furt eine ganzjährig befahrbare Brücke errichtet werden (Details zur Variantenentscheidung siehe Anhang). Abgesehen von der Brücke über die Furt bringen die genannten Maßnahmen bereits kurzfristig einen Mehrwert für die Alltagsradlerinnen und -radler. Eine mittelfristige Alternative zur Brücke über die Furt ergibt sich durch die Erneuerung der Brücken an der B57 (geplant für 2025), wobei eine Verbreiterung der Brücken und die Errichtung eines straßenbegleitenden Radwegs auf Jennersdorfer Seite für eine Radwegalternative notwendig wären. Um die Durchlässigkeit des Stadtgebiets für den Radverkehr herzustellen und alle (in unterschiedlichen Teilbereichen der Stadt liegenden) Ziele anzubinden ist ein Set an Maßnahmen erforderlich. Diese reichen von Öffnung der Einbahn am Bahnhofsring für den Radverkehr (Anbindung Bahnhof, Gebietskrankenkasse, Verbindung aus St. Martin Richtung Schulen/Technologiepark) bis hin zu einer Verkehrsberuhigung oder Schaffung von Radinfrastruktur (zumindest Mehrzweckstreifen) in der Kirchenstraße, Raxer Straße oder auch Badstraße).

Am Weg in die Nachbargemeinden gilt es einige kleinere Lücken in der Radinfrastruktur zu schließen (Querungshilfe B57 im Bereich Billa, Lücke im Begleitweg östlich Kreisverkehr). Während zwischen Jennersdorf und Rax, Weichselbaum und Mogersdorf in den Freilandbereichen Begleitwege vorhanden sind, werden die stark befahrenen Ortsdurchfahrten nur durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen oder Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur (z.B. durch Verbreiterung bestehender Gehwege zu kombinierten Geh- und Radwegen) für den Alltagsradverkehr sicher und attraktiv gemacht werden können.

4.1.2 Beispiele aus der Befahrung



Schlechter Belagszustand am Weg zwischen Fa. Boxmark und Raab



Privatweg zwischen Fa. Boxmark und Kastner



Abstellanlage am Bahnhof Jennersdorf – Witterungsschutz vorhanden, aber fehlende Bügel zum Anlehnen/Abschließen des Fahrrads



Schmaler bestehender Weg nördlich der Badstraße



Positiv: 30 km/h-Zone im Bereich des Schulzentrums



Potenzial für Verkehrsberuhigung mit entsprechender Straßenraumgestaltung in der Raxer Straße



Wenig geeignete Abstellmöglichkeit beim BORG Jennersdorf. Positiv: unter Dach und direkt beim Eingang



Geh- und Radweg mit unterschiedlichen Belägen, Mindestbreiten nicht immer eingehalten



Ausreichend breiter Geh- und Radweg an der B57 vor Technologiepark



Radweg entlang der B57 – nördlich der Straße mit Querungsnotwendigkeit zu den Handelsbetrieben



Begleitwege entlang der B57 bzw. L116 jeweils in den Freilandbereichen



Fehlende Radinfrastruktur in den Ortsbereichen östlich von Jennersdorf

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								sonstige Maßnahme/ Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrweckstreifen	
Abschnitte in Jennersdorf									
Burger Straße zwischen Altstoffsammelstelle und Beginn Ortsgebiet		✓				(✓)	(✓)		max. Tempo 50 mit entsprechender Straßenraumgestaltung
östlich Altstoffsammelstelle bzw. zwischen Fa. Kastner und Boxmark						✓			Schaffung Radweg bzw. Öffnung bestehender Privatweg
Verbindung Fa. Boxmark bis Furt durch die Raab									Belag erneuern bzw. herstellen
Bahnhof Jennersdorf									Radabstellanlage mit Anlehnbügel ausstatten
Bahnhofsring			✓						Einfahrtssituation Kreisverkehr klarer gestalten; Bodenmarkierungen (Radsymbol+Pfeil) um auf Verkehrsführung aufmerksam zu machen; aufgrund Breite keine durchgehende Abtrennung durch Linie
B57 zwischen Kreisverkehr Kirchenstraße und Volksschule						✓			Einhaltung Mindestbreiten
B57 bei Kreuzung Neumarkter Straße (Höhe Billa)				✓					
B57 östlich Kreisverkehr Raxer Straße						✓			Lücke im Begleitweg schließen
Raxer Straße, Kirchenstraße	(✓)						(✓)	(✓)	
Badstraße	(✓)					(✓)			Verkehrsberuhigung oder Ausbau des Weges nördl. des Bachs
Neumarkter Straße (Freilandbereich)		(✓)				(✓)			
Ortsdurchfahrt Rax	(✓)						(✓)	(✓)	
Abschnitte in Weichselbaum									
Ortsdurchfahrt Weichselbaum	(✓)						(✓)	(✓)	
Abschnitt in Mogersdorf									
Ortsdurchfahrt Mogersdorf	(✓)						(✓)	(✓)	
Bahnhalt Mogersdorf									Abstellmöglichkeiten

Radbasisnetz Region Jennersdorf Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen - Jennersdorf, Weichselbaum, Mogersdorf

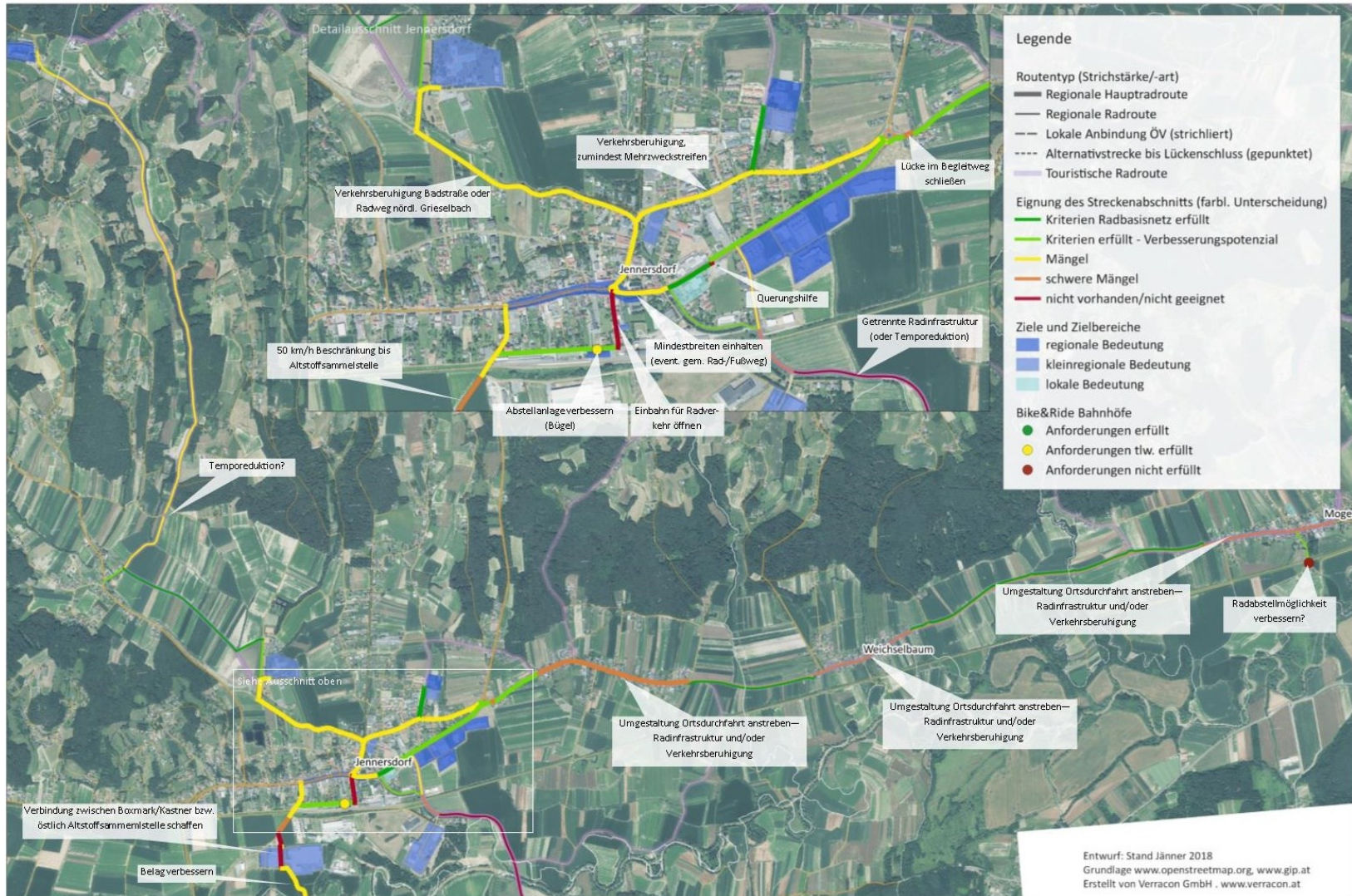


Abbildung 6: Radbasisnetz Region Jennersdorf –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Jennersdorf, Weichselbaum, Mogersdorf

4.2 ST. MARTIN AN DER RAAB UND MINIHOF-LIEBAU

4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

In alltagstauglicher Raddistanz zu den regionalen Zielen in Jennersdorf liegen südlich der Raab die beiden Gemeinden St. Martin an der Raab und Minihof-Liebau mit mehreren Ortschaften und einer bislang hauptsächlich auf den touristischen Radverkehr ausgerichteten Radinfrastruktur.

Die wesentlichste zu schließende Lücke in diesem Bereich ist die Verbindung von St. Martin nach Jennersdorf auf möglichst direktem Weg. Hierfür wurden detailliertere Überlegungen angestellt (siehe Anhang) und eine Führung im Bereich der bestehenden Furt als kurzfristig am ehesten geeignete Variante vorgeschlagen. Für Fahrten aus St. Martin selbst ist dies der kürzeste Weg und die geringer ausfallenden, notwendigen Eingriffe sollte eine vergleichsweise rasche Umsetzung ermöglichen. Die mit Fahrverbot versehene und nicht ganzjährig nutzbare (wenngleich die Begehbarkeit in den letzten Jahren nur an wenigen Tagen nicht möglich war) Furt kann für ein Alltagsradroutennetz aber nur eine Übergangslösung sein. Mittel- bzw. langfristig sollte jedenfalls eine Radbrücke in diesem Bereich oder eine Alternative an der B57 (im Zuge der Brückenerneuerung 2025) errichtet werden.

Die Ortschaften Welten, Gritsch und Doiber könnten mit einer entsprechend ertüchtigten Anbindung (Verkehrsberuhigung, getrennte Führung im Bereich des Kreisverkehrs B58) an St. Martin und somit an diese vorgeschlagene Verbindung nach Jennersdorf angebunden werden. Somit wäre auch eine deutliche Verbesserung der innergemeindlichen Erschließung möglich.

Von Neumarkt an der Raab führt eine ausgewiesene touristische Radroute über die L426 Neumarkter Straße nach Jennersdorf. Aufgrund fehlender Geschwindigkeitsbeschränkung ist der Freilandabschnitt zwischen den Orten nicht tauglich für sicheren Alltagsradverkehr. Will man hier Abhilfe schaffen wäre eine Temporeduktion im Vergleich zur Schaffung von getrennter Radinfrastruktur zwar die kostensparsamere wenngleich aus Radverkehrssicht nicht die optimalste Variante.

Während zwischen den Ortschaften Windisch-Minihof und Minihof-Liebau entlang der B58 ein Geh- und Radweg inkl. Beleuchtung vorhanden ist, kann derzeit Richtung Jennersdorf nur die touristische Radroute über Doiber sicher mit dem Fahrrad befahren werden. Auch wenn der notwendige Umweg hierbei nicht allzu groß ausfällt, sollte zumindest langfristig im Sinne eines attraktiven Alltagsnetzes ein Radweg (Ausbau der bestehenden landwirtschaftlichen Wege) direkt entlang der B58 angestrebt werden. Problematisch sind die Ortsdurchfahrten von Windisch-Minihof und Minihof-Liebau, die bei einem täglichen Kfz-Aufkommen von knapp 4.000 Fahrzeugen für die derzeit bestehende Führung im Mischverkehr nur sehr bedingt tauglich sind. Lösbar wäre dies nur durch eine Verkehrsberuhigung und Temporeduktion oder durch eine Umgestaltung des Straßenraums mit eigener Radinfrastruktur.

4.2.2 Beispiele aus der Befahrung



Ortsdurchfahrt Welten mit Ansätzen einer Verkehrsberuhigung



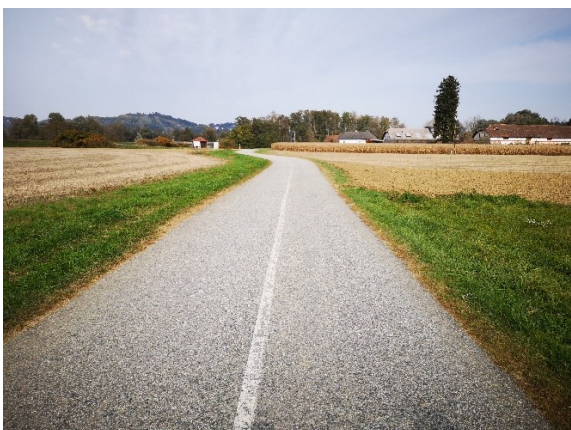
Freilandbereich zwischen Welten und Gritsch ohne Tempobeschränkung



Ortsdurchfahrt Doiber - Warnung vor der Führung der Radroute im Mischverkehr



Kreisverkehr zwischen Doiber und St. Martin - zumindest subjektives Sicherheitsproblem



Bestehender Radweg zwischen St. Martin und der Raab



Furt durch die Raab mit Fahrverbot



Nicht asphaltierter Abschnitt entlang nördlich der Furt entlang der Raab



Problematischer Freilandabschnitt zwischen Neu- markt/Raab und Jennersdorf



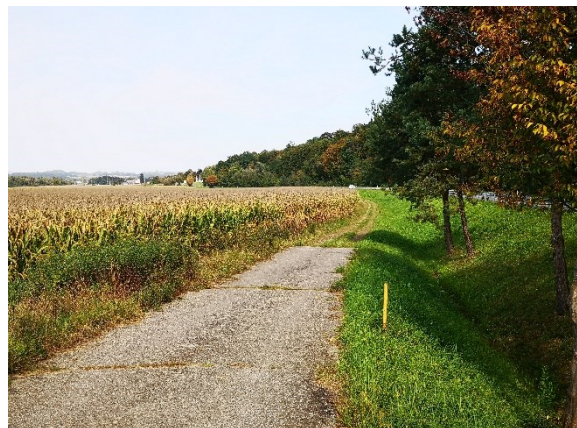
Geh- und Radweg zwischen Windisch-Minihof und Minihof-Liebau



Ortsdurchfahrt Windisch-Minihof mit beschränkter Radverkehrstauglichkeit



Touristische Route zwischen Windisch-Minihof und Doiber



Nicht durchgängiger landwirtschaftlicher Weg entlang der B58

4.2.3 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 (Bgf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	sonstige Maßnahme/ Anmerkung
Abschnitte in St. Martin/Raab									
Güterweg nördl. der Furt durch die Raab									staubfreien Belag herstellen
Querung der Raab im Bereich der Furt									mittelfristig Radbrücke errichten
L255 bzw. L268 zwischen St. Martin und Doiber		(✓)				(✓)	(✓)		
L268 Freilandbereiche im Abschnitt Doiber- Gritsch-Welten		(✓)				(✓)			
L268, L255 Ortsgebiete (St. Martin, Doiber, Gritsch, Welten)	(✓)								weitere Verkehrsberuhigung wünschenswert
L268 Freilandbereiche im Abschnitt Doiber- Gritsch-Welten		(✓)				(✓)			max. Tempo 70 oder getrennte Radinfrastruktur
L426 zwischen Neumarkt/Raab und Jennersdorf (Freilandbereiche)		(✓)				(✓)			max. Tempo 70 oder getrennte Radinfrastruktur
Abschnitte in Minihof-Liebau									
B58 Ortsgebiete Windisch-Minihof und Minihof-Liebau	(✓)					(✓)	(✓)	(✓)	Verkehrsberuhigung oder Radinfrastruktur schaffen
B58 zwischen Windisch Minihof und Kreisverkehr St. Martin						✓			zumindest langfristig Radweg entlang B58 anstreben

Radbasisnetz Region Jennersdorf Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen - St. Martin/Raab, Minihof-Liebau

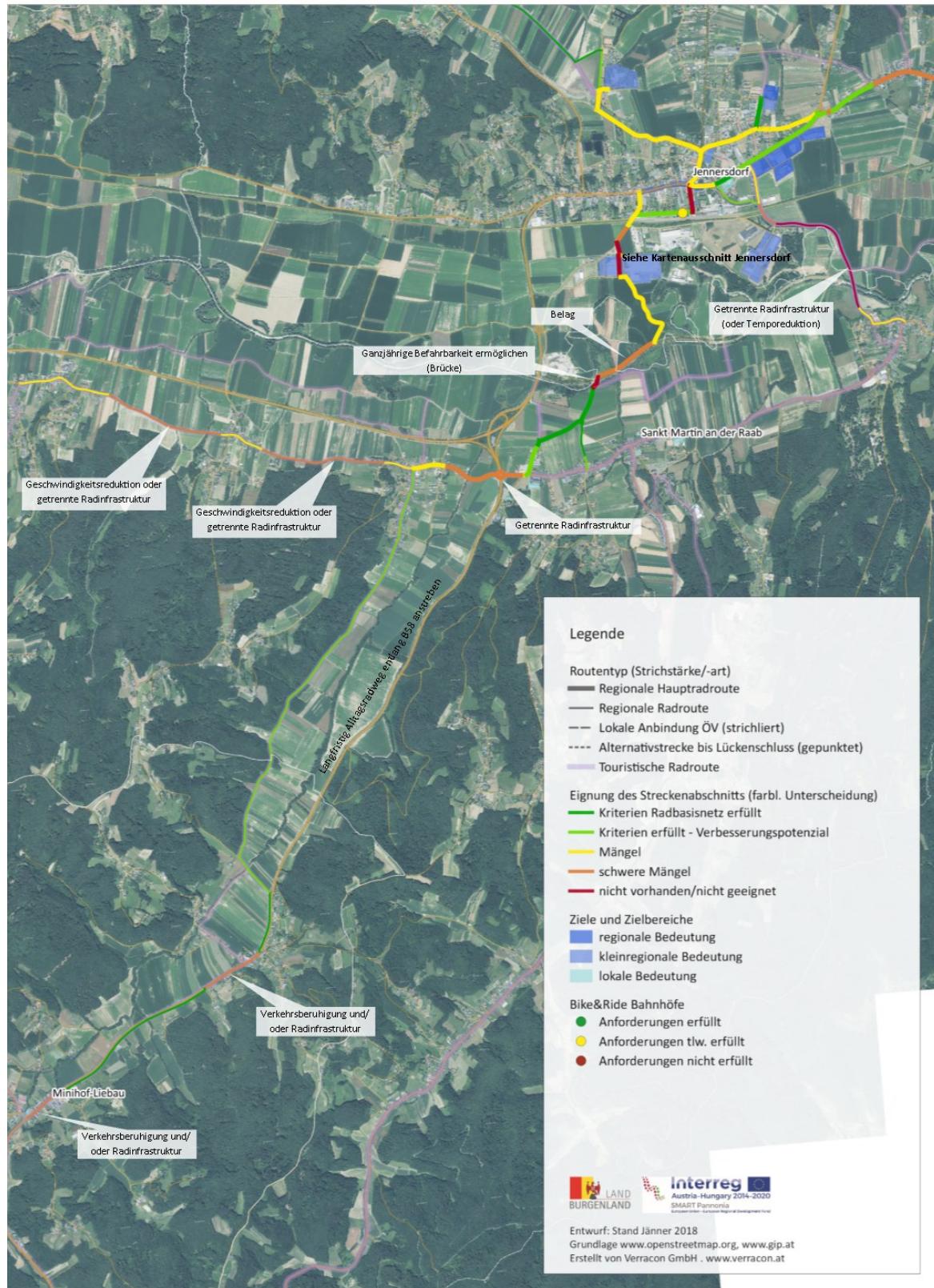


Abbildung 7: Radbasisnetz Region Jennersdorf –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Weppersdorf – Markt St. Martin

5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN

5.1 RADROUTEN

		Radrouten Alltag			Radrouten Freizeit und Tourismus
		Regionale Radroute/Regionale Hauptradroute	Lokale Hauptrouten	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	(✓)	(✓)	(✓)	
	Bevorzugung 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)

7 ANHANG

7.1 VARIANTENBETRACHTUNG ST. MARTIN/RAAB-JENNERSDORF

Stellungnahme Radwegwegeverbindung St. Martin an der Raab – Jennersdorf

Aktualisierung Oktober 2019 [Textstellen in roter Schriftfarbe]

Für die Region um den Bezirksvorort Jennersdorf wird derzeit ein Radbasisnetz erstellt. Aufgrund der Distanz, Topografie, regionaler Zielpunkte in Jennersdorf und bestehender Quellpotenziale in St. Martin an der Raab wird darin zwischen den beiden Gemeinden eine regionale Hauptradroute für den Alltagsradverkehr festgelegt werden.

Aufgrund anstehender zeitnaher Entscheidungen (Vorarbeiten zum Neubau des Bauhofs Jennersdorf mit potenziellen Berührungspunkten zu einer neuen Radwegverbindung) soll mit dieser Stellungnahme vorab eine fachliche Empfehlung zur Auswahl der möglichen Route zwischen den beiden Gemeinden abgegeben werden.

Mittlerweile wurde das Radbasisnetz fertiggestellt und die Varianten in zwei Besprechungen mit den Gemeindevertretern besprochen. Für einige der diskutierten Maßnahmen liegen mittlerweile Kostenschätzungen der Baudirektion vor.

Es stehen aus heutiger Sicht drei mögliche Verbindungen zur Diskussion:

Variantenbeschreibung

(Variantenskizzen siehe Folgeseiten)

Variante A

Führung entlang der B57 und Burger Straße – Neubau/Erweiterung Brücken Doiberbach und Raab mit Neubau straßenbegleitenden Radweg (Gesamtlänge ca. 1,3 km bei Verkehrsberuhigung ab Altstoffsammelstelle).

Eine Erweiterung der bestehenden Brücken durch eine Hängekonstruktion ist aus baufachlicher Sicht nicht möglich. Die Brücken werden aber plangemäß im Jahr 2025 erneuert. Zu diesem Zeitpunkt ist eine Verbreiterung möglich. Mit sofortiger Umsetzbarkeit besteht nur die Möglichkeit separate Brücken zu errichten.

Variante B

Führung von St. Martin kommend über bestehende touristische Radroute und durch die bestehende Furt durch die Raab mit anschließendem Ausbau des Wegenetzes (neuer Belag ca. 500m bzw. Be-

lagssanierung ca. 600m), Schaffung einer Durchbindung zwischen Boxmark und Kastner bzw. Altstoffsammelstelle und Bauhof neu (insg. ca. 250m) inkl. Überbrückung des bestehenden Grabens sowie einer Verkehrsberuhigung ab Einmündung in die Burger Straße.

Eine Anbindung aus Richtung Doiber über das bestehende Netz würde einen Umweg von ca. 500m bedeuten – deshalb werden auch zwei Alternativen betrachtet:

Variante B1: Anbindung von Doiber kommend über die L268/L255 über St. Martin. Entlang der Landesstraßen müsste außerhalb der Ortsgebiete ein Radweg mit einer sicheren Querungsmöglichkeit der B57 südlich des Kreisverkehrs geschaffen werden (ca. 500m).

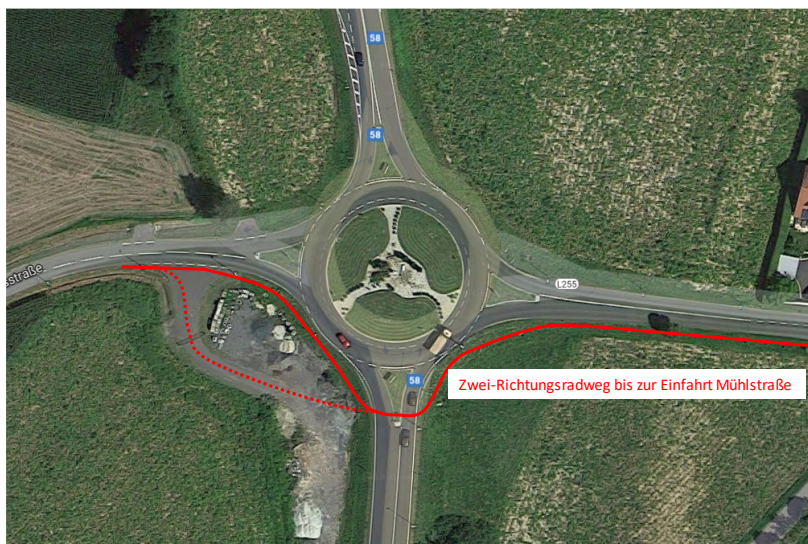
Diese Verbindung wird von den Gemeindevertretern auch für den Fußgängerverkehr als wichtig erachtet, somit sollte anstatt eines reinen Radwegs ein kombinierter Geh- und Radweg errichtet werden.

Variante B2: Schaffung eines neuen Radweges entlang des Doiberbachs zwischen B57 und Furt (ca. 400m) bzw.

Variante C

Führung über bestehendes Wegenetz von St. Martin zur bestehenden Wirtschaftsbrücke über die Raab. Anschließend Ertüchtigung des Wegenetzes (neuer Belag ca. 490m, Belagssanierung ca. 600 m, Durchbindung Boxmark/Kastner/Bauhof ca. 250m, Verkehrsberuhigung Burger Straße). Die Anbindung ab Doiber würde durch St. Martin verlaufen und es wären die Maßnahmen wie unter Variante B2 beschrieben notwendig.





Verlaufsskizze Geh- und Radweg Variante B1



Entscheidungskriterien

Der Alltagsradverkehr stellt klare Anforderungen an das Netz, allen voran direkte Verbindungen mit möglichst wenig Umweg. Alltagsradfahrer sind bei ihren wiederkehrenden Fahrten sehr distanzsensibel, daher ist die **direkte Wegeführung** ein vorrangiges Beurteilungskriterium.

Die unterschiedlichen Varianten gehen mit verschiedenen Eingriffsnotwendigkeiten und damit auch Kosten einher, daher muss die **Finanzierbarkeit und Realisierungschance** der Maßnahmen ein weiteres wesentliches Bewertungskriterium sein.

Ein weiteres Kriterium für die **Alltagstauglichkeit** ist eine ganzjährige Nutzbarkeit der Verbindung. In den Radbasisnetzen sollen die **Synergien** einerseits mit dem **touristischen Radroutennetz**, andererseits mit den **lokalen, innergemeindlichen Radwegen** bestmöglich genutzt werden.

Distanz

Zur Bewertung des Kriteriums der direkten Wegeführung wurde die ungefähre Länge der unterschiedlichen Varianten ermittelt, wobei vier Ausgangspunkte betrachtet wurden (St. Martin West – Mitte – Ost bzw. Doiber).

Distanz zum Hauptplatz Jennersdorf (in m)

	Var. A - Brücke B75	Var. B - Furt	Var. B1 - Furt (Doiber über Landesstraße)	Var. B2 - Furt (Doiber neue Direktverbindung Furt)	Var. C - Wirtschaftsbrücke
Doiber	3300	4440	4000	3910	5480
St.Martin Martinihalle	2790		3150		4630
St. Martin Drosen	3180		2920		3940
St. Martin Ost Gemeindeamt	3410		3110		3640

Differenz (in m) zur kürzesten Variante

	Var. A - Brücke B75	Var. B - Furt	Var. B1 - Furt (Doiber über Landesstraße)	Var. B2 - Furt (Doiber neue Direktverbindung Furt)	Var. C - Wirtschaftsbrücke
Doiber		1140	700	610	2180
St.Martin Martinihalle			360		1840
St. Martin Drosen	260				1020
St. Martin Ost Gemeindeamt	300				530

Differenz (in %) zur kürzesten Variante

	Var. A - Brücke B75	Var. B - Furt	Var. B1 - Furt (Doiber über Landesstraße)	Var. B2 - Furt (Doiber neue Direktverbindung Furt)	Var. C - Wirtschaftsbrücke
Doiber		35%	21%	18%	66%
St.Martin Martinihalle			13%		66%
St. Martin Drosen	9%				35%
St. Martin Ost Gemeindeamt	10%				17%

Die Betrachtung zeigt, dass für Doiber (und westlich bzw. südlich davon) und das westliche Ortsgebiet von St. Martin Var. A am kürzesten ist, während für die übrigen Teile von St. Martin eine Anbindung über die Furt die kürzeste Verbindung darstellt. Die Variante C ist in allen Fällen am Längsten, Umwege von 1 bis 2 Kilometern sind im Alltagsradverkehr als Ausschlusskriterium zu sehen.

Notwendige Maßnahmen / Abschätzung Finanzierbarkeit und Realisierungschance

	Aufwand/ Kosten der Maßnahme	Var. A - Brücke B75	Var. B - Furt	Var. B1 - Furt (Doiber über Landesstr.)	Var. B2 - Furt (Doiber neue Direkt- verbindung Furt)	Var. C - Wirtschafts- brücke
Öffnung Einbahn Bahnhofsring	€	x	x	x	x	x
Verkehrsberuhigung Altstoffsammelstelle - derzeitiger Ortsbeginn	€	x	x	x	x	x
Verbindung Bürgerstraße-Lederstraße (zwischen Kastner-Boxmark)	€€		x	x	x	x
Belagsanierung Lederstraße	€€		x	x	x	x
Neuer Belag Lederstraße - Furt	€€		x	x	x	
Neuer Belag Lederstraße - Wirtschaftsbrücke	€€					x
Radweg neu Bürgerstraße - B57 bis Brücke	€€€	x				
Brücken B57	€€€	x				
Radweg neu Unterführung B57 bis Furt	€€				x	
Radweg/Verkehrsberuhigung L268/L255 Doiber- St.Martin	??			x		x

Der geringste Aufwand würde bei Variante B anfallen, während die ebenfalls über weite Strecken aufs bestehende Wegenetz zurückgreifenden Varianten B1, B2 und C aufgrund der besseren Anbindung aus Richtung Doiber mehr Eingriffsbedarf hätten. Die kostenintensivsten Maßnahmen wären bei Var. A notwendig – neben den beiden Brücken wäre aber auch eine Neuerrichtung eines begleitenden Radweges auf der gesamten Länge von der Doiberbachbrücke bis zum Ortsbeginn Jennersdorf notwendig. Dieser bedürfte zudem Grundablösen von mehreren unterschiedlichen Eigentümern.

Die Kostenschätzung für die notwendigen Brücken entlang der B57 beträgt € 350.000,--. Eine breitere Ausführung der Brücken bei der Erneuerung im Jahr 2025 würde Mehrkosten von € 100.000

verursachen. Ein weiterführender Radweg entlang der B57 bzw. Burger Straße wird von der Baudirektion (ohne ggf. notwendige Grundstücksablösen) auf € 300.000,-- geschätzt. Für eine Brücke im Bereich der Furt wären ebenfalls ca. € 350.000,-- zu veranschlagen.

Alltagstauglichkeit/ganzjährige Befahrbarkeit

Während die Varianten A und C bei entsprechendem Winterdienst ganzjährig befahrbar wären, gibt es bei der Variante B (ohne Brückenneubau) Einschränkungen durch die Furt, welche bei Hochwasser nicht durchquert werden kann. Auch wenn sich diese Einschränkung auf wenige Tage beschränkt, müssten Maßnahmen getroffen werden, um die Radfahrerinnen und Radfahrer vorzeitig zu informieren und eine Alternativroute (Var. C) angeboten werden.

Synergien

Alle Varianten schaffen eine bessere Anbindung auch des touristischen Netzes an Jennersdorf, wobei die Varianten B und C dabei das bestehende Netz besser nutzen. Notwendige Verbesserungen in der Verbindung von Doiber nach St. Martin bei den Varianten B1 und C tragen zu einer verbesserten gemeindeinternen Verbindung bei. So könnte z.B. auch der Lebensmittelmarkt auf direktem Weg aus Doiber sicher erreicht werden.

In einer Gesamtbetrachtung der Eignungskriterien ergibt sich somit folgendes Bild:

	Var. A - Brücke B75	Var. B - Furt	Var. B1 - Furt (Doiber über Landesstraße)	Var. B2 - Furt (Doiber neue Direkt- verbindung Furt)	Var. C - Wirtschafts- brücke
Distanz - direkte Verbindung	+	o	+	+	-
Alltagstauglichkeit (ganzjährige Befahrbarkeit)	+	-	-	-	+
Synergien touristische Radwege	-	+	o	+	+
Synergien lokale Erschließung	-	-	+	-	+
Kosten/Realisierbarkeit	-	+	o	o	o

Resümee und Empfehlung

Keine der 3(+2) Varianten ist ausschließlich positiv zu bewerten. Aus Sicht der direkten Wegführung muss aber Var. C als nicht tauglich für den Alltagsverkehr ausgeschieden werden. Variante B ist durch die nicht ganzjährige Querungsmöglichkeit der Raab nicht optimal geeignet. Variante A stellt zwar eine sehr direkte, wenn auch nicht für alle die kürzeste Verbindung dar, ist aber auf Grund ihres hohen Eingriffsbedarfs zumindest kurzfristig nicht realisierbar. Zudem trägt sie nicht zur innergemeindlichen Erschließung bei, was bei Variante B1 der Fall wäre. **Variante A könnte aufgrund der niedrigeren Kosten gegenüber eines separaten Brückenneubaus im Zuge der Brückenerneuerung 2025 in Betracht gezogen werden.**

Aufgrund der schwerwiegenden Gründe die den Varianten A und C entgegensprechen und einer weitgehenden Eignung der Varianten B **ist aus fachlicher Sicht (mit Einschränkungen) die dargestellte Variante B1 für eine kurzfristige Umsetzbarkeit zu empfehlen.** Die hierfür notwendigen Maßnahmen sind kurzfristig und ggf. stufenweise (Phase 1: St.Martin-Jennersdorf, Phase 2 Doiber – St. Martin) umsetzbar, die lokale Erschließung innerhalb der Gemeinde St. Martin an der Raab würde dadurch verbessert und der Nichtbefahrbarkeit der Furt bei Hochwasser an wenigen Tagen des Jahres könnte durch Information und einer Alternativroute begegnet werden. Mittel- bis langfristig wäre aber eine ganzjährig befahrbare Brücke über die Raab im Bereich der Furt **oder die Umsetzung von Variante A im Zuge der Brückenerneuerung** zu empfehlen.



Variante A: Bestehender Weg Doiber entlang der B57



Varianten B & C: Bestehender Verbindungsweg (privat) zwischen Boxmark und Kastner



Varianten B & C: Notwendige Belagssanierung Lederstraße



Varianten B: Belagsverbesserung notwendig auf dem Weg zwischen Ledererstraße und Furt



Varianten B: Furt



Varianten B1 und C: Kreisverkehr Doiber – St.Martin (Doiber-Welten Landesstraße/B57) beschränkt radverkehrstauglich



Variante C: Wirtschaftsbrücke über die Raab