



BURGENLAND RADELT ...

RADBASISNETZ REGION EISENSTADT

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: 23.09.2019

VERRACON
Verkehr · Erreichbarkeit · Raum

INHALT

1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN	3
2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ	6
2.1 Die Radbasisnetze im Burgenland.....	6
2.2 Alltagsradverkehr vs. Freizeitradverkehr	8
2.3 Woraus kann ein Radverkehrsnetz bestehen?.....	10
3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ	12
3.1 Ein gemeinsamer Prozess	12
3.2 Ziele und Wunschlinien.....	13
3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler	13
3.2.2 Wichtige regionale Ziele	14
3.2.3 Wunschliniennetz	15
3.3 Abgleich mit der Bestandsinfrastruktur	16
4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE	19
4.1 Landeshauptstadt Eisenstadt.....	19
4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	19
4.1.2 Beispiele aus der Befahrung	21
4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	25
4.2 Müllendorf Und Großhöflein	27
4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	27
4.2.2 Beispiele aus der Befahrung	28
4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	30
4.3 Wulkaprodersdorf und Siegendorf	32
4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	32
4.3.2 Beispiele aus der Befahrung	34
4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	37
4.4 Trausdorf an der Wulka und Schützen am Gebirge	39
4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	39
4.4.2 Beispiele aus der Befahrung	40
4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	42
5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN.....	44
5.1 Radrouten.....	44
5.2 Abstellanlagen	45
6 GLOSSAR.....	46

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.

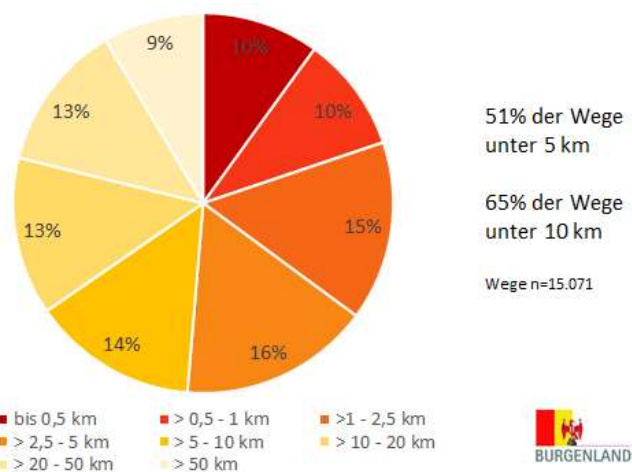


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

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

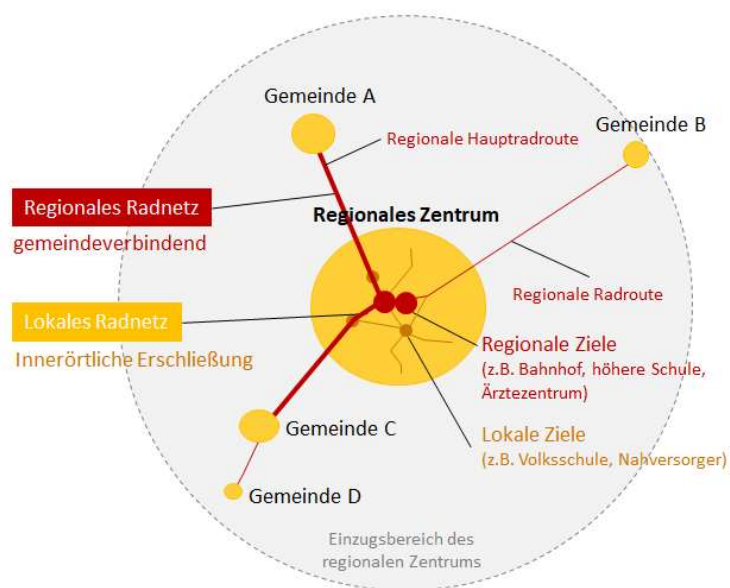
Im Jahr 2014 wurde unter dem Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen: nachhaltig – innovativ - sicher“ die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beschlossen. Aus dem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess mit über 24.000 teilnehmenden Personen bei der Haushaltsbefragung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

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.

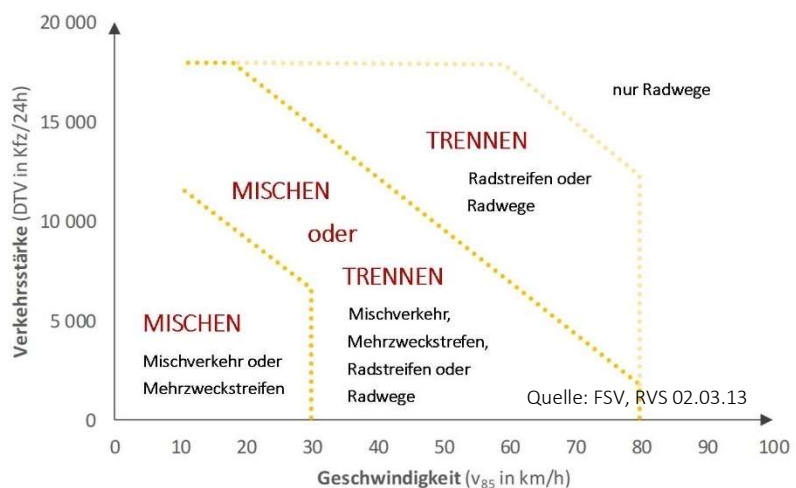
	Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel	
Alltagsradverkehr	Fährt zügig	Fährt eher gemütlich	Freizeitradverkehr
	Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist	
	Fährt eher Ziele im Ortsgebiet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

->



Quelle: www.wien.gv.at

Beispiele fürs Mischprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



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

Regelbreite: 3 m + ggf. Schutzstreifen

Mindestbreite: 2,5 m + ggf. Schutzstreifen



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

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

(+25 cm neben Längsparkern)

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



Radfahren gegen die Einbahn

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

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

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

Unter 3,75 m Fahrbahnbreite ohne getrennten Fahrstreifen

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

Abgeschliffene Bordsteinkanten erhöhen nicht nur für Radfahrerinnen und Radfahrer die Sicherheit, sondern kommen auch Nutzerinnen und Nutzern von Rollstühlen und Kinderwägen sowie einparkenden Kraftfahrzeugen zu Gute.

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

- Februar/März 2019: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeiterteam
- 11. März 2019: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Festlegung der Ziele in der Region
- April/Mai 2019: Wunschliniennetz und Befahrungen durch das Bearbeiterteam,
- 7./8. Mai sowie 16. September: Befahrung mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Diskussion von ersten Maßnahmenvorschlägen
- Juni bis September 2019: Finalisierung des Netzentwurfs und Abstimmung mit Landesabteilungen durch das Bearbeiterteam; Einarbeitung Stellungnahmen der Gemeinden;
- 17. September 2019: Finaler Workshop GemeindevertreterInnen mit Ergebnisvorstellung

3.2 ZIELE UND WUNSCHLINIEN

3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler

In Fahrraddistanz ist das dominierende Ziel aller betrachteten Gemeinden in der Region eindeutig die Landeshauptstadt Eisenstadt. Viele Pendlerinnen und Pendler legen aber auch weitere Strecken zurück, zumeist in die Bundeshauptstadt Wien. Für diese längeren Distanzen gilt es, eine gute Anbindung und Verknüpfung mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln herzustellen, wobei in vier der betrachteten Gemeinden ein direkter Bahnanschluss vorhanden ist.

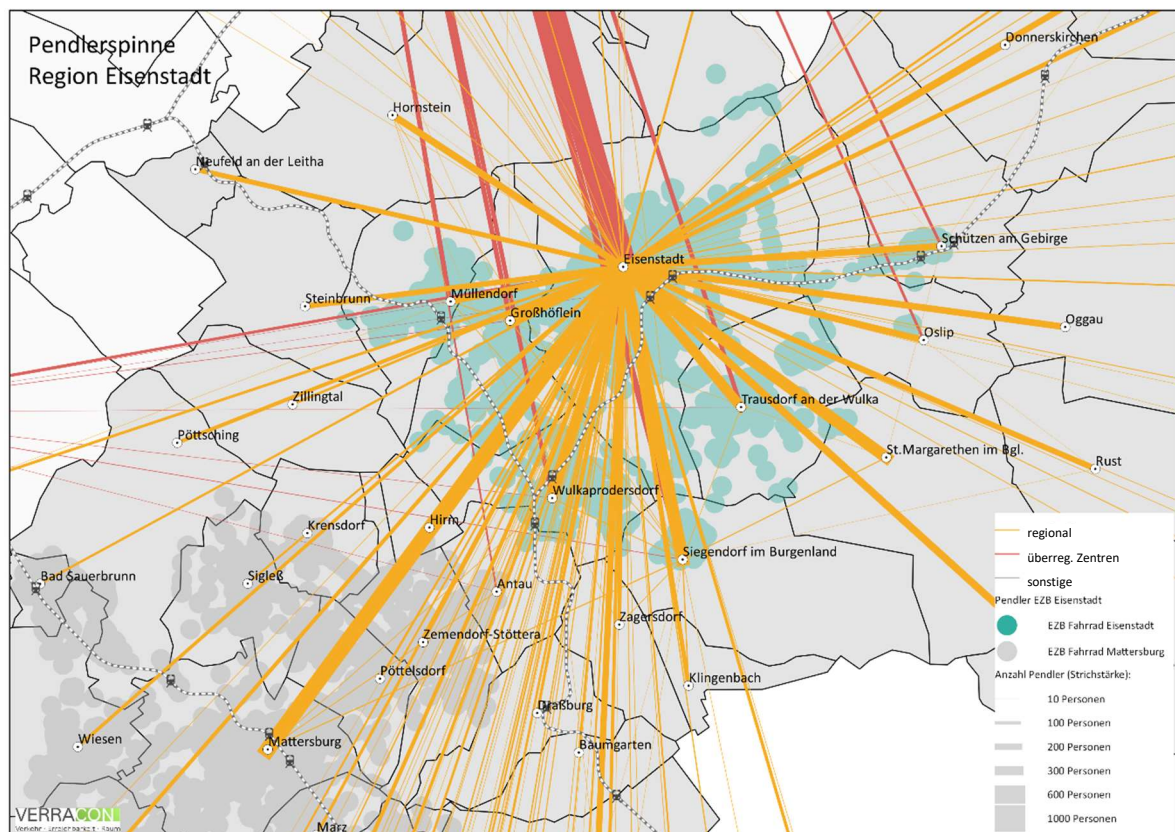


Abbildung 2: Pendlerrelationen Region Eisenstadt, Statistik Austria 2011

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 und/oder geringere Besuchshäufigkeit) unterschieden. Entsprechend dieser Unterscheidung sollen regionale Ziele aus allen Orten der Region möglichst direkt angebunden werden, kleinregionale zumindest aus den angrenzenden Ortschaften.

In der betrachteten Region liegen die übergeordneten Ziele zumeist im Stadtgebiet von Eisenstadt. Als regionale Ziele/Zielbereiche konnten ausgemacht werden:

- Innenstadt/Fußgängerzone Eisenstadt (inkl. Verknüpfung mit Busbahnhof Domplatz)
- Schulzentrum (HAK, HTL) und Allsportzentrum Bad Kissingen Platz
- Bereich Bürgerspitalgasse/Europaplatz (BG/BRG, BH Eisenstadt-Umgebung, Amt d. Bgld. Landesregierung, AMS)
- Krankenhaus Eisenstadt und ORG Theresianum
- Gewerbegebiet Mattersburger Straße (inkl. Shopping Center Haidäcker Park)
- Gewerbegebiet Ruster Straße inkl. Technologiezentrum und FH
- Einkaufszentrum Eisenstadt EZE

Als kleinregionale Ziele bzw. Ziele mit geringerer Besuchshäufigkeit wurden definiert:

- Justizzentrum Eisenstadt und Arbeiterkammer Burgenland
- Wirtschaftskammer Burgenland
- Energie Burgenland (Kasernenstraße)
- Bahnhof Eisenstadt
- Bahnhof Müllendorf
- Bahnhof Wulkaprodersdorf
- Gewerbegebiet Siegendorf
- Mittelschule und Freibad Siegendorf
- Gebiete mit geplanten Betriebsansiedlungen Großhöflein/Müllendorf
- NMS Rosental
- Berufsschule Eisenstadt
- Spar-Markt Kleinhöflein

Für das Gymnasium Wolfsgarten bzw. das ORF Landesstudio Burgenland wird aufgrund der Topografie bzw. zusätzlichen Distanz nur wenig regionales Potenzial gesehen.

3.2.3 Wunschliniennetz

Verbindet man nun die Quellbereiche (Wohnstandorte der Bevölkerung mit mehr als 250 Hauptwohnsitzen) mit obigen Zielbereichen mit direkten Luftlinienverbindungen, ergibt sich für die Region um Eisenstadt ein Netz an Wunschlinien – den optimalen direkten Verbindungen.

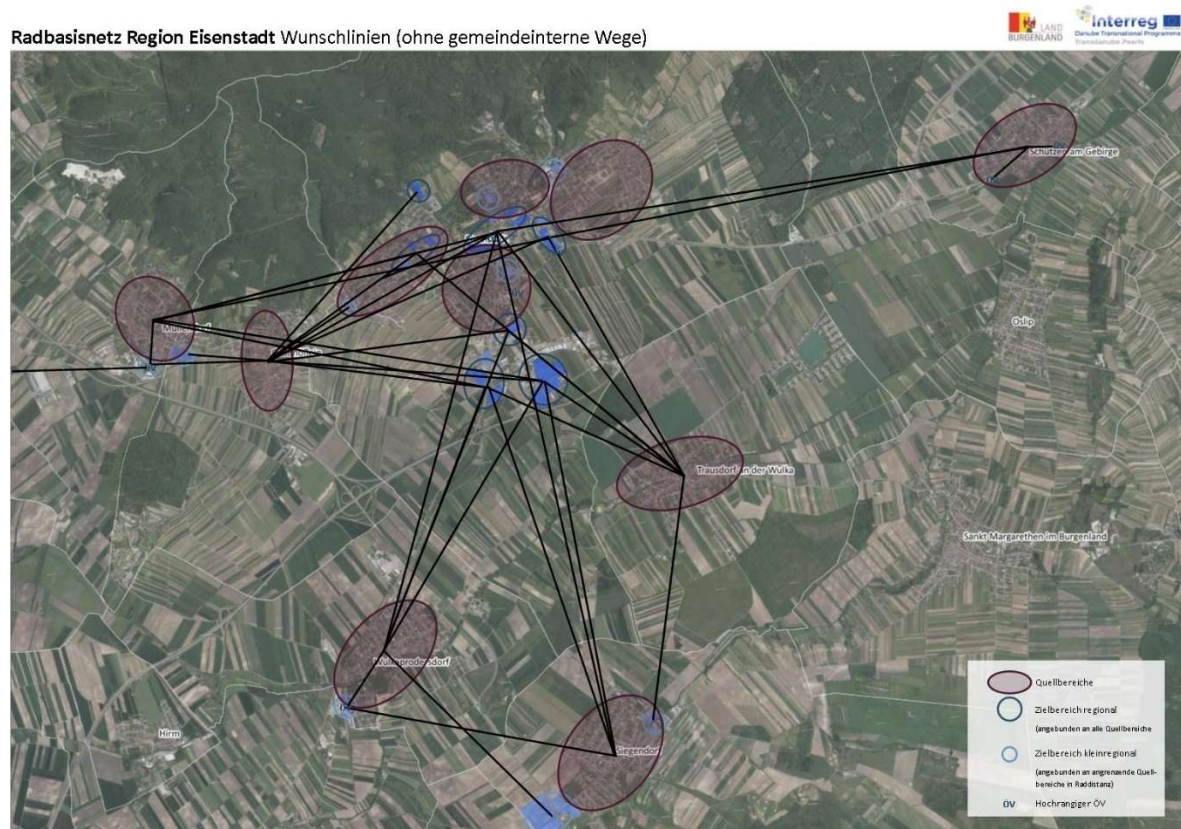


Abbildung 3: Radbasisnetz Region Eisenstadt – Wunschlinien

Insbesondere aufgrund der Vielzahl an Zielpunkten in der Landeshauptstadt Eisenstadt zeigt obige Karte ein dichtes Netz an Wunschlinien. Eine Dichte, die sich in einem regionalen Radwegenetz in dieser Form nicht wiederfinden kann. Daher gilt es, die Wunschlinien bestmöglich zusammenzufassen. Hierdurch ergibt sich nachfolgendes Bild:

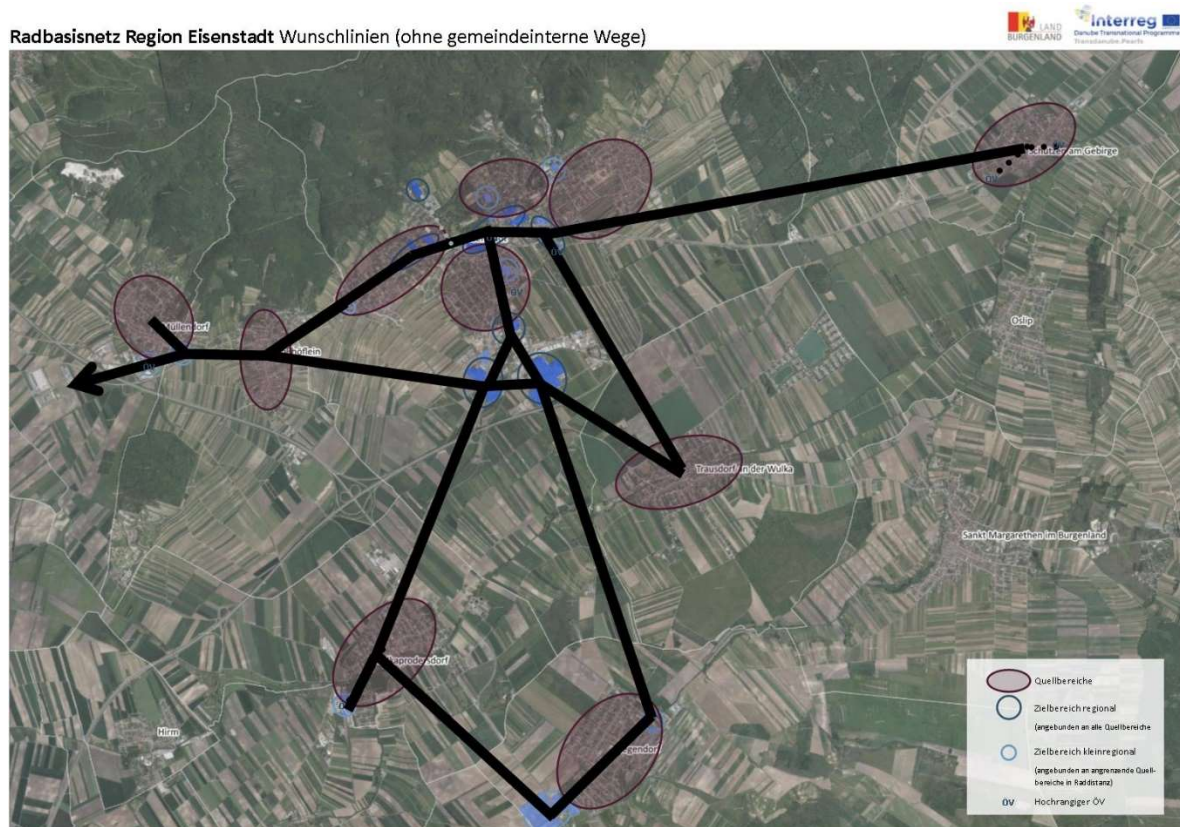


Abbildung 4: Radbasisnetz Region Eisenstadt – zusammengefasste Wunschl意思

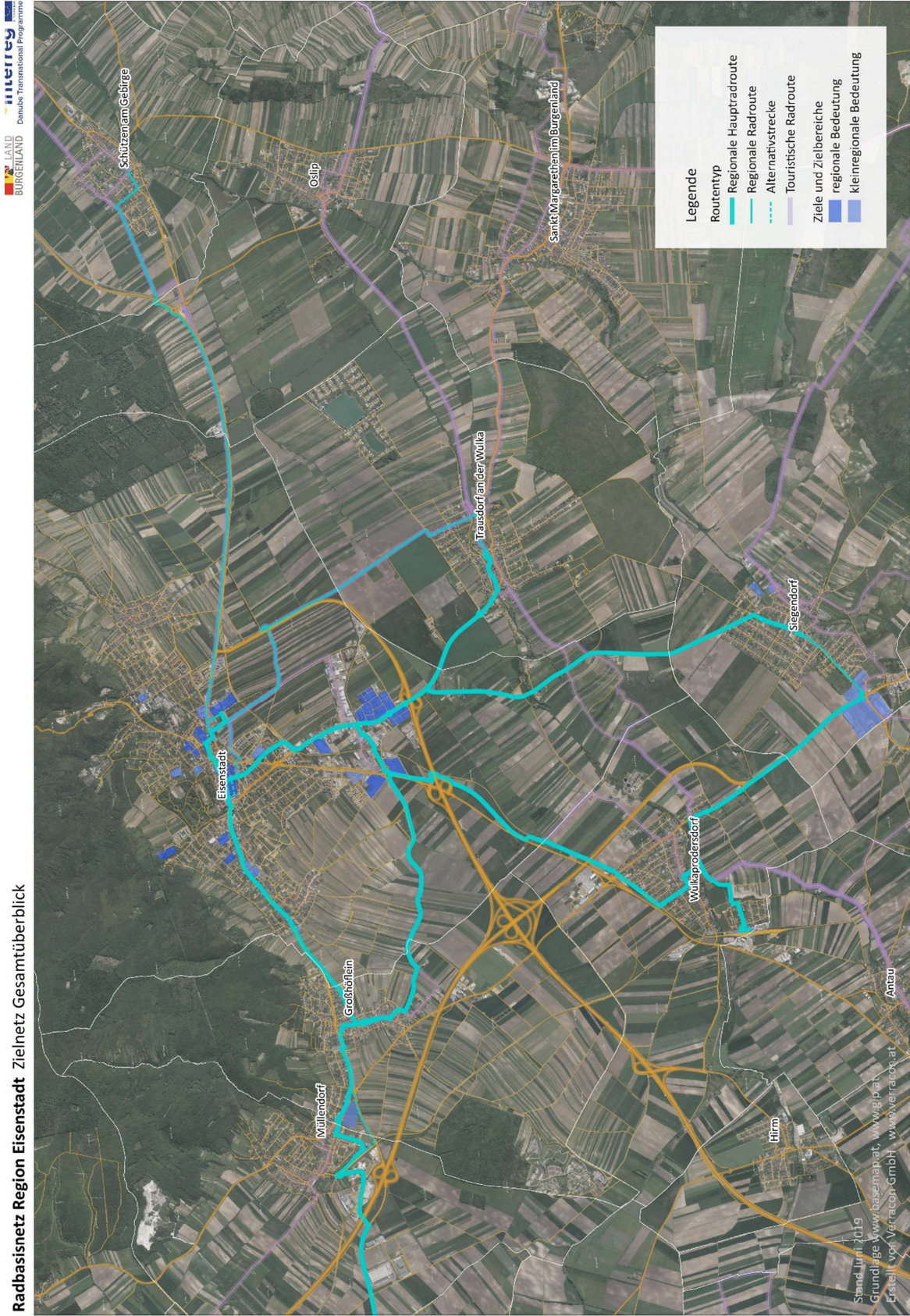
Im nächsten Schritt gilt es diese Wunschl意思 auf bestehende bzw. zu errichtende Infrastruktur herunterzurechnen.

3.3 ABGLEICH MIT DER BESTANDSINFRASTRUKTUR

Beim Übertragen der Wunschl意思 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 Wunschl意思
4. Bestmögliche Einbindung lokaler Ziele auch ins regionale Netz

Wendet man diese Grundsätze nun auf die Wunschl意思 in der Region Eisenstadt an, ergibt sich folgendes Netz:



Radbasisnetz Region Eisenstadt Zielnetz Gesamtüberblick

Abbildung 5: Radbasisnetz Region Eisenstadt – Überblick Zielnetz

Dieses Netz wurde nun zum Erkennen von Handlungsbedarf befahren. Dort wo die Infrastruktur im heutigen Zustand noch nicht geeignet erschien, wurden 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.

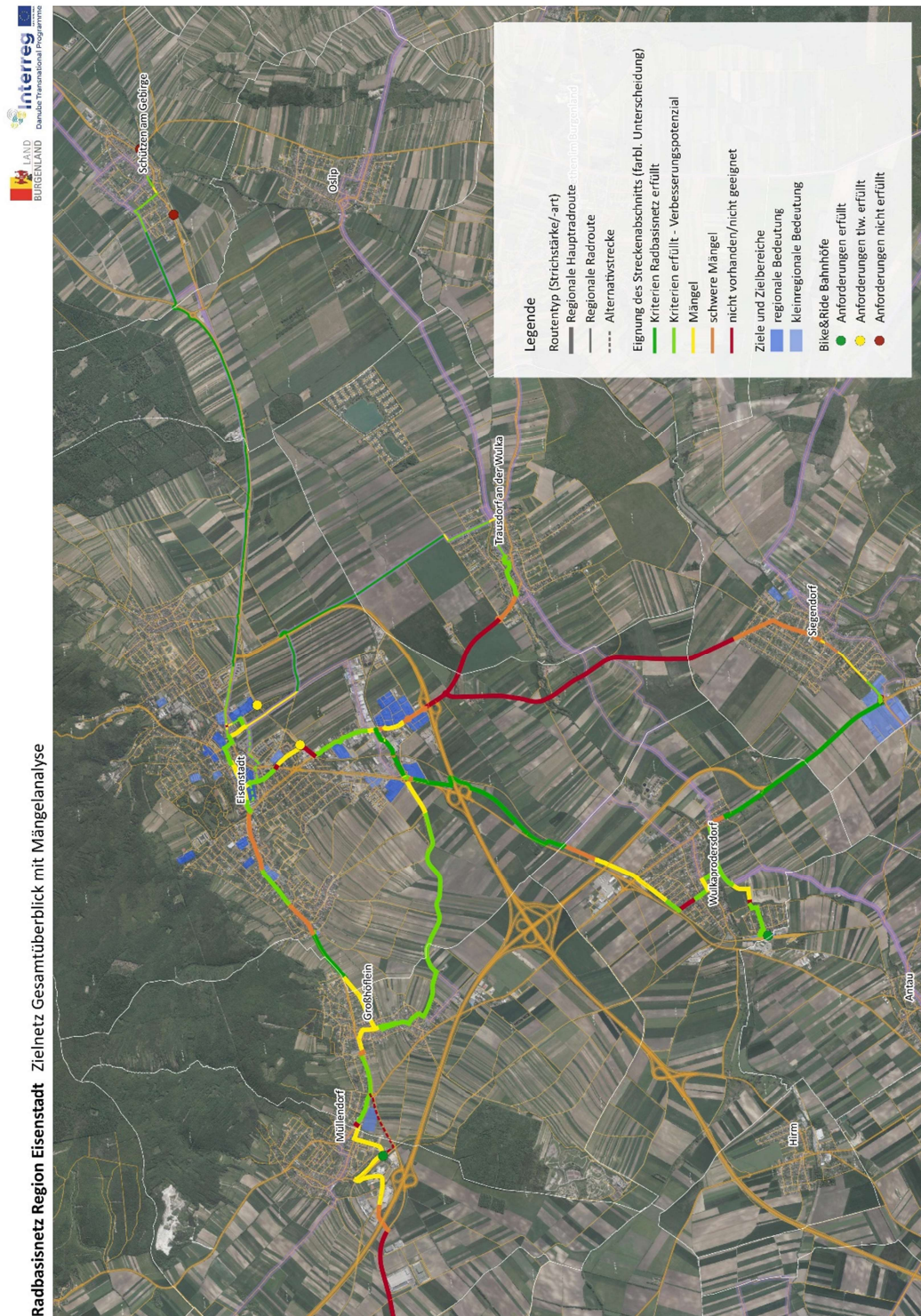


Abbildung 6: Radbasisnetz Region Eisenstadt –Zielnetz mit Eignung für den Alltagsradverkehr

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Nachfolgende Routenfestlegungen und Maßnahmenvorschläge sind neben dem gesondert betrachteten Stadtgebiet von Eisenstadt zur besseren Übersicht in drei weitere Teilbereiche aufgeteilt – die Gemeinden östlich der Landeshauptstadt (Großhöflein und Müllendorf), jene im Südwesten/Süden (Wulkaprodersdorf, Siegendorf) sowie jene im Südosten bzw. Osten (Trausdorf a.d. Wulka und Schützen am Gebirge).

In einer textlichen Beschreibung wird jeweils auf die Ausgangslage, die empfohlenen Routen und den erkannten Handlungsbedarf (inkl. Maßnahmenvorschläge) eingegangen. Eine Bildersammlung aus der Befahrung dient zur Veranschaulichung der beschriebenen Punkte, während abschließend eine Auflistung der Maßnahmenvorschläge in Tabellenform und eine Plandarstellung der Routen noch einmal einen Überblick geben.

4.1 LANDESHAUPTSTADT EISENSTADT

4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

In der Landeshauptstadt Eisenstadt wurde in den vergangenen Jahren bereits Vieles für den Radverkehr verbessert. So präsentiert sich das Nebenstraßennetz heute oftmals verkehrsberuhigt und Radinfrastruktur (wenn auch teilweise nur in Form von Mehrzweckstreifen) ermöglicht auch in einigen stärker befahrenen Straßenzügen ein sichereres Vorankommen.

Dennoch sind gerade bei den regionalen Radrouten noch Lückenschlüsse notwendig. Da Eisenstadt für regionale Wege hauptsächlich Zielpunkt und weniger Quelle ist, folgen diese regionalen Radrouten einer möglichst direkten Linie aus den Nachbargemeinden zu den wesentlichen Zielbereichen in Eisenstadt. Die Hauptrouten in Form eines „T“ sind eine Ost-West Verbindung von Schützen über die Innenstadt von Eisenstadt (inkl. der weiterführenden Schulen, Verwaltungseinrichtungen, Fußgängerzone und dem Krankenhaus) weiter nach Klein- und Großhöflein sowie die Nord-Süd Verbindung ebenfalls ausgehend vom Eisenstädter Stadtzentrum über den Bahnhof und das Gewerbegebiet Ruster Straße (inkl. Technologiezentrum, FH). Dort verzweigt sich diese Achse in die Routen nach Trausdorf und Siegendorf bzw. in Richtung des Gewerbegebiets an der Mattersburger Straße und von dort weiter nach Wulkaprodersdorf bzw. Großhöflein.

Auf der Ost-West Achse gibt es je nach Herkunftsrichtung und Ziel unterschiedliche Querungsmöglichkeiten des Zentrumsbereichs - entweder durch die Ingenieur-Julius-Raab Straße und die Fußgängerzone (Schrittgeschwindigkeit) oder vom Schulzentrum über die Feldstraße, die St. Rochus Straße und die Pfarrgasse. Beide Varianten sind heute schon für den Radverkehr geeignet, wobei punktuell (etwa bei der Querung in den Krautgartenweg) noch Verbesserungsbedarf erkennbar ist. Problematischer ist hingegen der westliche Teil dieser Achse vom Esterhazyplatz über die B59 bis ans Ortsende von Kleinhöflein. Hier gibt es nur in einem Teilabschnitt einen Mehrzweckstreifen, der zwar grundsätzlich nicht die optimale Lösung, hier aber aufgrund ausreichender Breite vertretbar ist. Schwieriger sind die beiden anderen Abschnitte, wo der vorhandene Querschnitt weniger Spielraum für eine

solche Lösung bietet. Aufgrund der gegebenen Situation ist eine radfahrtaugliche Lösung in diesen Abschnitten nur durch Verkehrsberuhigung (Tempo 30) mit einer entsprechenden Umgestaltung des Straßenraums zu erreichen. Eine Führung durch Seitengassen kann aufgrund des notwendigen Umwegs bzw. der vorhandenen Höhenunterschiede nur beschränkt eine Alternative dazu sein. Auch eine Führung Esterhazyplatz – Jerusalemplatz – Unterbergstraße wäre nur für einen Teilabschnitt eine Lösung und bedürfte aufgrund unübersichtlicher Engstellen einer geänderten Einbahnführung.

Durch die Nord-Süd Achse sollten jedenfalls der Bahnhof Eisenstadt und die Zielpunkte im Gewerbegebiet Ruster Straße auf möglichst direktem Weg mit dem Zentrum verbunden werden. Während das Radfahren im Mischverkehr in der Bahnstraße mit weiteren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (30 km/h auch südlich der B50) durchaus vertretbar erscheint, bedarf es für die Querung der B50 jedenfalls einer neuen Lösung. Die Verbindung vom Bahnhof Richtung Ruster Straße sollte durch einen neuen Radweg bzw. kombinierten Geh- und Radweg nördlich entlang der Bahngleise hergestellt werden (Flächenfreihaltung bei Bauvorhaben der OSG!), welcher dann an den bestehenden Radweg in der Ruster Straße (Westseite) anschließen kann. Während der erste, nördliche Teil des Radwegs an der Ruster Straße für den Alltagsradverkehr geeignet ist, sind die (nicht durchgehend vorhandenen) Ansätze für Radwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege im südlichen Teil unzureichend und müssen im Hinblick auf eine durchgehende Anbindung des Gewerbegebietes unbedingt verbessert und die bestehenden Lücken geschlossen werden. Eine entsprechende Planung hierfür liegt seitens der Stadt bereits vor.

Die logische Verbindung zum Gewerbegebiet an der Mattersburger Straße (und an die Routen Richtung Wulkaprodersdorf bzw. Großhöflein) ist der neue Geh- und Radweg entlang des Eisbaches, wobei die Bahnunterführung hier aus Radverkehrssicht zwar nicht optimal, aber einer Führung im Mischverkehr in der Eisbachstraße oder der noch stärker befahrenen Siegfried-Marcus-Straße vorzuziehen ist. Für die weiterführende Verbindung Richtung Kleinhöflein/Großhöflein gilt es jedenfalls die Querungssituation beim Kreisverkehr an der B50 sicherer und für Radfahrerinnen und Radfahrer attraktiver zu gestalten.

Zu den beschriebenen Routen kommt als Ergänzung noch die bestehende touristische Radroute von Trausdorf nach Eisenstadt, die dort über den Krautgartenweg die Verbindung Richtung Schulzentrum herstellt. Im nördlichen Teil des Krautgartenwegs wäre ein getrennter Radweg (wie weiter südlich schon vorhanden) wünschenswert, ist diese Route doch auch für die innere Erschließung von Eisenstadt (St. Georgen in Richtung der Gewerbegebiete) von Bedeutung.

4.1.2 Beispiele aus der Befahrung



Bestehende Radinfrastruktur an der B50 im Westen Eisenstadts (inkl. fehlender Querungsmöglichkeit Richtung Krautgartenweg)



Positiv: Weitgehend verkehrsberuhigtes Nebenstraßenetz



Fehlende Querungsmöglichkeit B50 – Bad Kissingen Platz



„Innenstadt-Bypass“ St.-Rochus-Straße Richtung Feldstraße



Verkehrsberuhigung auch im Zentrumsbereich



Positiv: Überdachte Abstellanlage mit Anlehnbügeln beim Gymnasium



Für den Radverkehr geöffnete Fußgängerzonen (Schritttempo)



Mehrzweckstreifen an der B59 Richtung Kleinhöflein



Fehlende Radinfrastruktur an der B59 in Kleinhöflein



Positiv: Gute Verbindung Kleinhöflein Richtung Gewerbegebiet



Handlungsbedarf: Querung B50 - Bahnhofstraße



Abstellanlage Bahnhof Eisenstadt – Nutzungskonkurrenz mit Leihradsystem -> Ausbaubedarf



Positiv: Getrennte Radinfrastruktur im südlichen Teil des Krautgartenwegs



Problematisch: Mehrzweckstreifen Industriestraße



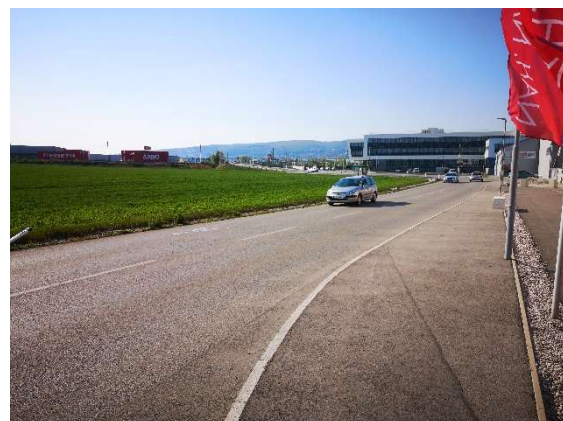
B52 Ruster Straße – keine durchgehende Radinfrastruktur



Abschnitt ohne Radinfrastruktur in der B52 Ruster Straße



B52 Richtung Trausdorf – Radverkehrstauglichkeit nur mit getrennter Radinfrastruktur



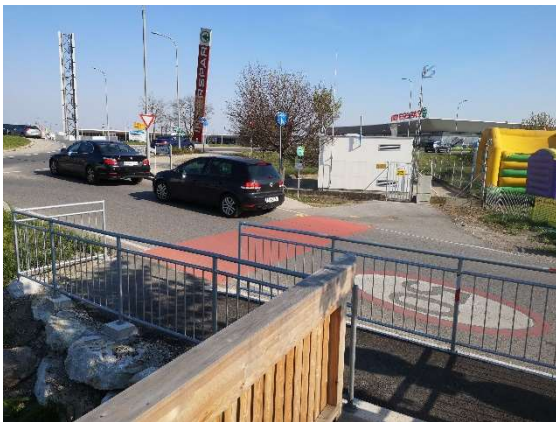
Siegfried-Marcus-Straße – Radverkehrsführung im Mischverkehr problematisch



Positiv: Neuer Geh- und Radweg entlang Eisbach



Notwendigkeit der Benachrangung von Radrouten sollte geprüft werden



Unattraktive Radwegführung bei Kreisverkehr B50
Mattersburger Straße - Triftweg



Hohes Verkehrsaufkommen im Triftweg – Führung
im Mischverkehr trotz bestehender
Geschwindigkeitsbeschränkung problematisch



Positiv: Getrennter Radweg mit Radüberfahrten im
mittleren Bereich der Ruster Straße



Keine Radinfrastruktur in der Mattersburger Straße
vorhanden

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	Radfahrrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrweckstreifen		
B59 Ortsbeginn Kleinhöflein bis Sankt-Vitus-Gasse	(✓)					(✓)	(✓)	(✓)		aufgrund Verkehrsaufkommen getrennte Radinfrastruktur zu bevorzugen, wo räumlich nicht möglich Verkehrsberuhigung inkl. Straßenraumgestaltung
B59 Felix Niering-Straße bis Esterhazyplatz	(✓)					(✓)	(✓)	(✓)		
Krautgartenweg (B50 bis Feldstraße)	✓					(✓)	(✓)	(✓)		
Krautgartenweg (Kindergarten bis Güterweg Langäcker)	(✓)					✓				
Kreuzung B50 - Krautgartenweg				✓						
Kreuzung B50 - Bahnstraße				✓						
Bahnstraße (B50 bis Bahnhof)	✓							(✓)		
Bahnhof bis Ruster Straße (bahnbegleitend, nördlich der Bahnstrecke)						✓				
B52 Ruster Straße (ca. Eisbachstraße bis südliche Gemeindegrenze)						✓				durchgehende getrennte Radinfrastruktur (gem. bestehender Planung) + weiterführend nach Trausdorf
Kreisverkehr B50 Mattersburgerstraße - Triftgasse				✓						Querungssituation verbessern
Triftgasse (Kreisverkehr B50 bis Güterweg Kleinhöflein-Eisbach)	(✓)					✓				
Bahnhof Eisenstadt										Radabstellanlage ausbauen (entsprechend Qualitätsstandards für längeres Abstellen - siehe Anhang)
Bahnhaltestelle Eisenstadt Schule										Radabstellanlage erneuern (entsprechend Qualitätsstandards für längeres Abstellen - siehe Anhang)

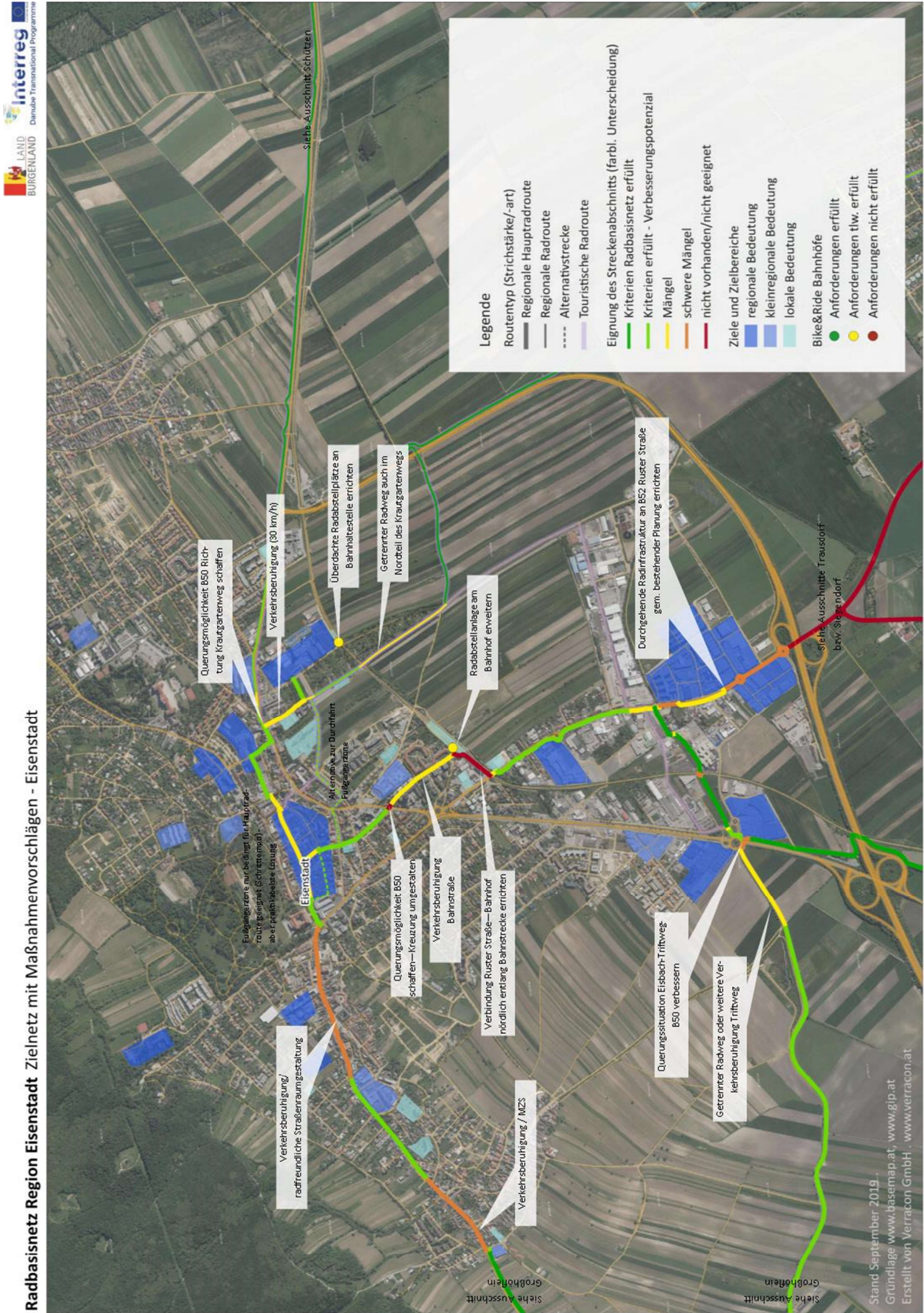


Abbildung 7: Radbasisnetz Region Eisenstadt –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Stadtgebiet Eisenstadt

4.2 MÜLLENDORF UND GROßHÖFLEIN

4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die beiden Gemeinden Müllendorf und Großhöflein weisen, wie auch die anderen betrachteten Gemeinden in der Region, eine starke Orientierung in Richtung der Landeshauptstadt Eisenstadt auf. Die Besonderheit dieser beiden Gemeinden ist hierbei aber, dass die wesentlichen Ziele in Eisenstadt nicht ohne größere Umwege mit nur einer Route erschlossen werden können. Daher wird es für die Alltagswege zwei Routen benötigen – eine nördliche durch Kleinhöflein in Richtung von Zielen wie der Fußgängerzone Eisenstadt, dem Landhaus und dem Schulzentrum und eine südliche in Richtung der Gewerbegebiete, der FH und des Technologiezentrums.

Die Verbindung von Müllendorf Richtung Großhöflein kann über die bestehende Radroute parallel zur B16 bzw. B59 erfolgen. Beim Friedhof Großhöflein wäre eine verbesserte Querungsmöglichkeit (event. in Kombination mit dem bestehenden Fußgängerübergang) anzustreben. Die Route verläuft dann weiter durch den Ortskern von Großhöflein, wobei dort die Trennung Richtung Kleinhöflein und in Richtung der Gewerbegebiete von Eisenstadt erfolgt.

Richtung Kleinhöflein geht es durch die Kirchengasse und weiter über den sehr gut geeigneten, bestehenden Begleitweg entlang der B59. Die Kirchengasse sollte nicht nur wegen des Radverkehrs, sondern auch wegen der Schule bzw. des Kindergartens verkehrsberuhigt werden. Hier könnte man auch die Einrichtung einer Fahrradstraße nach § 67 StVO überlegen, die für die Anrainer ein Zu- und Abfahren (30 km/h) weiter zulässt, ein Durchfahren aber verbietet.

In Richtung der Gewerbegebiete von Eisenstadt gelangt man über die Eisbachgasse bzw. den Güterweg entlang des Eisbachs. Die Verbindung weist zwar heute schon ein allgemeines Fahrverbot (ausgenommen Radfahrer) auf, dieses wird aber leider, wie die Beobachtung zeigte, häufig missachtet. Hier wären verstärkte Kontrollen wünschenswert, um für den Radverkehr ein sicheres Umfeld zu schaffen.

Auf den weiteren Verlauf der beiden Routen wird im vorangegangenen Kapitel (Detailbetrachtung Eisenstadt) genauer eingegangen.

In dem an Müllendorf angrenzenden Teil der Gemeinde Großhöflein wird es in den nächsten Jahren zur Ansiedlung mehrerer Betriebe kommen. Um diese an die bestehende Radroute anzubinden, muss im Bereich des Kreisverkehrs B16/B59 eine Querung geschaffen werden. Im Optimalfall kann im Zuge der Bebauung entlang der B59 eine direkte Anbindung an den Bahnhof Müllendorf geschaffen werden. Falls keine derartige Routenführung möglich ist (bzw. als Übergangslösung), sollte die Bahnstraße in Müllendorf als Anbindung zum Bahnhof verkehrsberuhigt werden.

Derzeit ist für die Bevölkerung von Müllendorf der BILLA-Supermarkt in Steinbrunn noch ein wesentliches Ziel. Da langfristig das größere Potenzial aber in der umgekehrten Richtung gesehen wird (Anbindung Steinbrunn an den Bahnhof und das Gewerbegebiet Müllendorf) wird diese Route im Radbasisnetz Steinbrunn-Neufeld-Hornstein näher betrachtet. Jedenfalls wird ein getrennter Radweg entlang der L102 vorgeschlagen, der über die Fabrikstraße an die Bahnstraße angebunden werden

müsste (begleitender Radweg bzw. Geh- und Radweg oder Verkehrsberuhigung), da der direkte Weg entlang der L102/B59 (im Bereich der Anschlussstelle Müllendorf) schwer realisierbar erscheint.

4.2.2 Beispiele aus der Befahrung



Positiv: Teilweise bereits erfolgte Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz von Müllendorf



Verbindung Müllendorf – Großhöflein auf verkehrsberuhigter Erschließungsstraße



Positiv: Gute Abstellanlage am Bahnhof Müllendorf



Müllendorf Bahnstraße nur beschränkt radfahrtauglich



Verbesserungspotenzial: Querungssituation B59 bei Friedhof Großhöflein



Hauptstraße Großhöflein – Ausweitung 30km/h-Zone wünschenswert



Großhöflein Kirchengasse – 30 km/h-Beschränkung wäre auch wegen Schulweg sinnvoll; denkbar auch Einrichtung einer Fahrradstraße



Gute Verbindung von Großhöflein in Richtung Kleinhöflein



Erhebliches Verkehrsaufkommen (trotz Fahrverbots) entlang des Eisbachs vom Gewerbegebiet Mattersburger Straße in Eisenstadt Richtung Großhöflein



B16 nicht als Radverbindung zwischen südlichen Ortsende Großhöflein und Müllendorf geeignet

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								sonstige Maßnahme/ Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Abschnitte in Müllendorf									
Bahnstraße (Hauptstraße bis Bahnhof)	✓							(✓)	solange keine Alternative Anbindung (entlang B59) herstellbar
Bahnstraße-Fabrikstraße (Bahnhof bis L102)	(✓)					✓	(✓)	(✓)	
L102 Einmündung Fabrikstraße bis Steinbrunn						✓			
Abschnitte in Großhöflein									
Kreisverkehr B16/B59				✓					Querungsmöglichkeit zu neuen Betrieben schaffen; ggf. Anbindung an neuen Radweg entlang B59 zu Bhf. Müllendorf
B59 westlich Kreisverkehr B16 (Nordseite)						✓			Radweg mit Anbindung zum Bahnhof Müllendorf (Querverbindung zur Bahnstraße) als mögliche Alternative zur Führung der Radroute durch die Hauptstraße/Bahnstraße Müllendorf
B59 Bereich Friedhof/Meistergasse				✓					Sichere Querungs- möglichkeit auch für Radfahrer schaffen - komb. Fußgängerübergang/ Radfahrüberfahrt
Meistergasse/Hauptstraße	✓								
Kirchengasse (gesamter Verlauf)	(✓)				(✓)				
Güterweg Kleinhöflein-Eisbach									verstärkte Kontrolle Fahrverbot

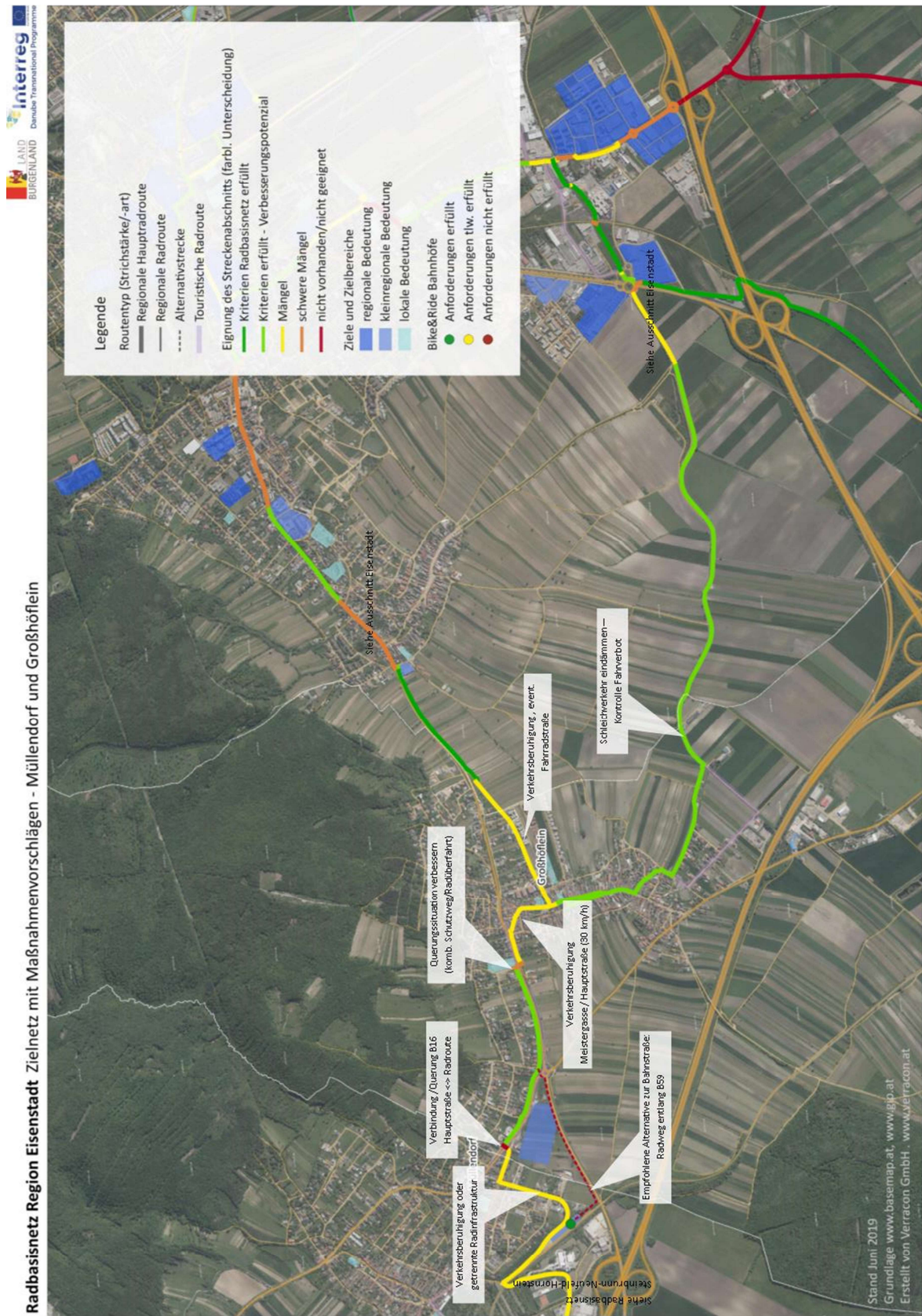


Abbildung 8: Radbasissetz Region Eisenstadt –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Großhöflein und Müllendorf

4.3 WULKAPRODERSDORF UND SIEGENDORF

4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Von Wulkaprodersdorf aus können die Gewerbegebiete von Eisenstadt mit ihren Handelsunternehmen, dem Technologiezentrum und der Fachhochschule in radfreundlicher Distanz und nahezu flacher Topographie erreicht werden. Auch andere Ziele in Eisenstadt befinden sich noch im Fahrrad-einzugsbereich von Wulkaprodersdorf.

Bereits heute besteht auf dieser Relation eine gute (touristische) Radroute, die weitgehend auch für den Alltagsverkehr geeignet ist. Nur die Verschwenkung Richtung Mühlgasse im letzten Stück vor Wulkaprodersdorf bedeutet gerade für die nördlich der Gartengasse wohnende Bevölkerung einen teilweise deutlichen Umweg. Hier ist eine Führung weiter entlang der Bahnstrecke bis in das Ortsgebiet wünschenswert. Hierzu müsste der Belag des bestehenden landwirtschaftlichen Wegs bzw. des bestehenden Gehwegs im Ortsgebiet radtauglich gestaltet und die Benutzung durch Radfahrer zugelassen werden. Um diese Strecke an die Ortsmitte anzubinden, muss die Einbahn in der Rathausgasse für den Radverkehr geöffnet werden. Die Fahrbahnbreite lässt dies zu, entsprechende Bodenmarkierungen an den Kreuzungsbereichen sollten die Freigabe zusätzlich kenntlich machen.

Im Verlauf der regionalen Radroute, insbesondere in der Ortsmitte (Obere/Untere Hauptstraße), ist eine Verkehrsberuhigung mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Radverkehrssicht notwendig. Für die innere Erschließung des Ortes sollte diese möglichst auch auf das weitere Nebenstraßennetz ausgeweitet werden.

Die (regionale) Anbindung des Bahnhofs Wulkaprodersdorf könnte, nach Herstellung des Lückenschusses Richtung Kirchengasse (neue Brücke, Belag im letzten Abschnitt davor) über den Güterweg Sandacker erfolgen. Über diesen kann die Anbindung Richtung Ortsmitte, aber auch Richtung Siegendorf hergestellt werden.

Die Verbindung zwischen Wulkaprodersdorf und Siegendorf ist bereits heute durch einen Begleitweg zur B16 alltagstauglich. So kann nicht nur aus Siegendorfer Richtung der Bahnhof Wulkaprodersdorf erreicht werden, sondern es können umgekehrt auch die Handelsbetriebe und Arbeitsstätten in Siegendorf mit dem Rad angefahren werden. Auf Wulkaprodersdorfer Seite wäre für ein durchgängiges Netz aber zumindest ein Lückenschluss an der B16 (getrennte Radinfrastruktur) zwischen dem Ende des Begleitweges und dem Güterweg Sandacker notwendig. Dazu könnte der bestehende Gehweg ausgebaut und eine Verbindung zur Erschließungsstraße Wulkahof hergestellt werden.

Im Gewerbegebiet von Siegendorf gibt es derzeit keine Querungsmöglichkeit für Radfahrerinnen und Radfahrer beim Kreisverkehr und somit auch keine Verbindung zum Radweg Richtung Ortsmitte. Hier könnten kombinierte Fußgängerübergänge/Radfahrüberfahrten (wie seit der 30. Novelle der StVO möglich - § 2 Abs. 1 Z 12a) einfache Abhilfe schaffen. Zudem wäre es wünschenswert, wenn es vom Radweg direkte Zugangsmöglichkeiten zu den Betrieben geben würde – derzeit scheinen Radfahrerinnen und Radfahrer hier größere Umwege in Kauf nehmen zu müssen (z.B. Firma MELECS EWS).

Vom Gewerbegebiet Siegendorf bis in die Ortsmitte besteht ein kombinierter Geh- und Radweg, bei dem aber Breiten, Sicherheitsabstände und Querungssituationen nicht immer optimal gelöst sind. Bei künftigen Straßensanierungen sollte hier eine Ausführung nach dem aktuellen Stand der Technik angestrebt werden. Besonders problematisch ist die Ausführung im direkt ans Ortszentrum angrenzenden Teil. In diesem Abschnitt ist der Geh- und Radweg aufgrund der geringen Breite und der Vielzahl an Eingängen und Einfahrten ungeeignet. Abhilfe könnte hier fürs Erste eine Ausweitung der 30 km/h-Beschränkung in der Ortsmitte und eine Führung im Mischverkehr im derzeit besonders kritischen Bereich (etwa Ignaz Till Gasse ostwärts) schaffen.

Die Verbindung von Siegendorf Richtung Eisenstadt ist auf Grund von Distanz und Topografie attraktiv für Radfahrerinnen und Radfahrer. Die direkte und logische Verbindung, die L212, ist aber im heutigen Zustand nicht radverkehrstauglich. Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus im Freiland und des hohen Verkehrsaufkommens kann hier nur eine getrennte Radverkehrsinfrastruktur Abhilfe schaffen. Die innerörtliche Anbindung in Siegendorf kann dann über das Nebenstraßennetz oder mittel- bis langfristig über eine umgestaltete Eisenstädter Straße erfolgen.

Wesentliche Zielpunkte in Siegendorf sind neben dem Gewerbegebiet auch die Mittelschule und das Freibad. Beide können über das Nebenstraßennetz bzw. bereits bestehende Radwege erreicht werden. Die Verbindung Richtung Trausdorf wird schon heute über eine touristische Radroute hergestellt. Ein durchgehend staubfreier Belag könnte diese Verbindung attraktiver machen.

4.3.2 Beispiele aus der Befahrung



Möglicher Geh- und Radweg entlang der Bahnstrecke am nördlichen Ortsrand Wulkaprodersdorf



Verkehrsberuhigter Abschnitt im Nebenstraßennetz Wulkaprodersdorf – Ausweitung wünschenswert



Ortmitte Wulkaprodersdorf – Potenzial für weitere Verkehrsberuhigung



Bestehende Brücke Sandacker Richtung Kirchengasse/Bahnhof – Ersatz und direktere Wegführung sollte angestrebt werden



Nicht radtauglicher Abschnitt der B16 zwischen Güterweg Sandacker und Radweg Richtung Siegendorf



Begleitweg entlang der B16 zwischen Wulkaprodersdorf und Siegendorf



Fußgängerübergang Kreisverkehr B16 Siegendorf könnte für Radverkehr freigegeben werden (gem. § 2 Abs. 1 Z 12a StVO)



Gute Abstellmöglichkeiten bei den Betrieben im Einkaufszentrum Siegendorf



Kombinierter Geh- und Radweg im Gemeindegebiet von Siegendorf



Problematische Breiten und Abstände (Einfahrten, Eingänge) in der Ortsmitte Siegendorf



Verkehrsberuhigter Abschnitt in der Ortsmitte Siegendorf – Radinfrastruktur nur bei Neugestaltung möglich



Verbindung Siegendorf Richtung Eisenstadt – Freilandbereiche dzt. keinesfalls radtauglich



Eisenstädter Straße in Siegendorf – ohne Umgestaltung/Verkehrsberuhigung nur beschränkt radverkehrstauglich



Direkte Verbindung von Ortsgebiet Siegendorf nach Wulkaprodersdorf wäre über bestehenden Güterweg möglich – dafür müsste aber im Bereich Einmündung A3-B16 eine Querungsmöglichkeit geschaffen werden



Positiv: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Ortsgebiet Siegendorf



Kombinierter Geh-/Radweg zwischen Freibad und Sportplatz/Schulen in beengten Platzverhältnissen (ohne Möglichkeit zur Einhaltung von Mindestbreiten)

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 / Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrlüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Abschnitte in Wulkaprodersdorf									
Landwirtschaftlicher Weg bzw. Gehweg entlang der Bahnstrecke (Abzw. bestehende Radroute Wulkaprodersdorf Eisenstadt bis Arbeitergasse)									Herstellung radfahrtauglicher Belag, komb. Geh-/Radweg anstatt bestehenden Gehwegs
Rathausgasse (Arbeitergasse bis Feldgasse)			✓						
Untere/Obere Hauptstraße (Rathausgasse bis Abzweigung Richtung Güterweg Sandacker)	✓								Optimalerweise Verkehrsberuhigung im gesamten Verlauf innerorts
Güterweg Sandacker Richtung Kirchengasse									Anbindung Richtung Bahnhof inkl. Errichtung neuer Brücke und Belag im letzten Abschnitt davor (ab Jägerkapelle)
B16 zwischen den Güterwegen Wulkaprodersdorf-Antau und Sandacker						✓			Optimalerweise weiter bis Einmündung Untere Hauptstraße
Abschnitte in Siegendorf									
Kreisverkehr B16				✓					Einrichtung kombinierter Übergänge für Fußgänger/Radfahrer
Kombinierter Geh- und Radweg Eisenstädter Straße (Gewerbegebiet - Ortsmitte)									Entschärfung Engstellen, flachere Abschrägung der Randsteine bei Querungen
Eisenstädter Straße Ortsmitte bis nördl. Ende Ortsgebiet	(✓)					(✓)	(✓)	(✓)	zumindest mittelfristig radfreundliche Umgestaltung anstreben
L202 nördliches Ortsende Siegendorf bis Einmündung in B52						✓			

Radbasissetz Region Eisenstadt - Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen - Siegendorf und Wulkaprodersdorf

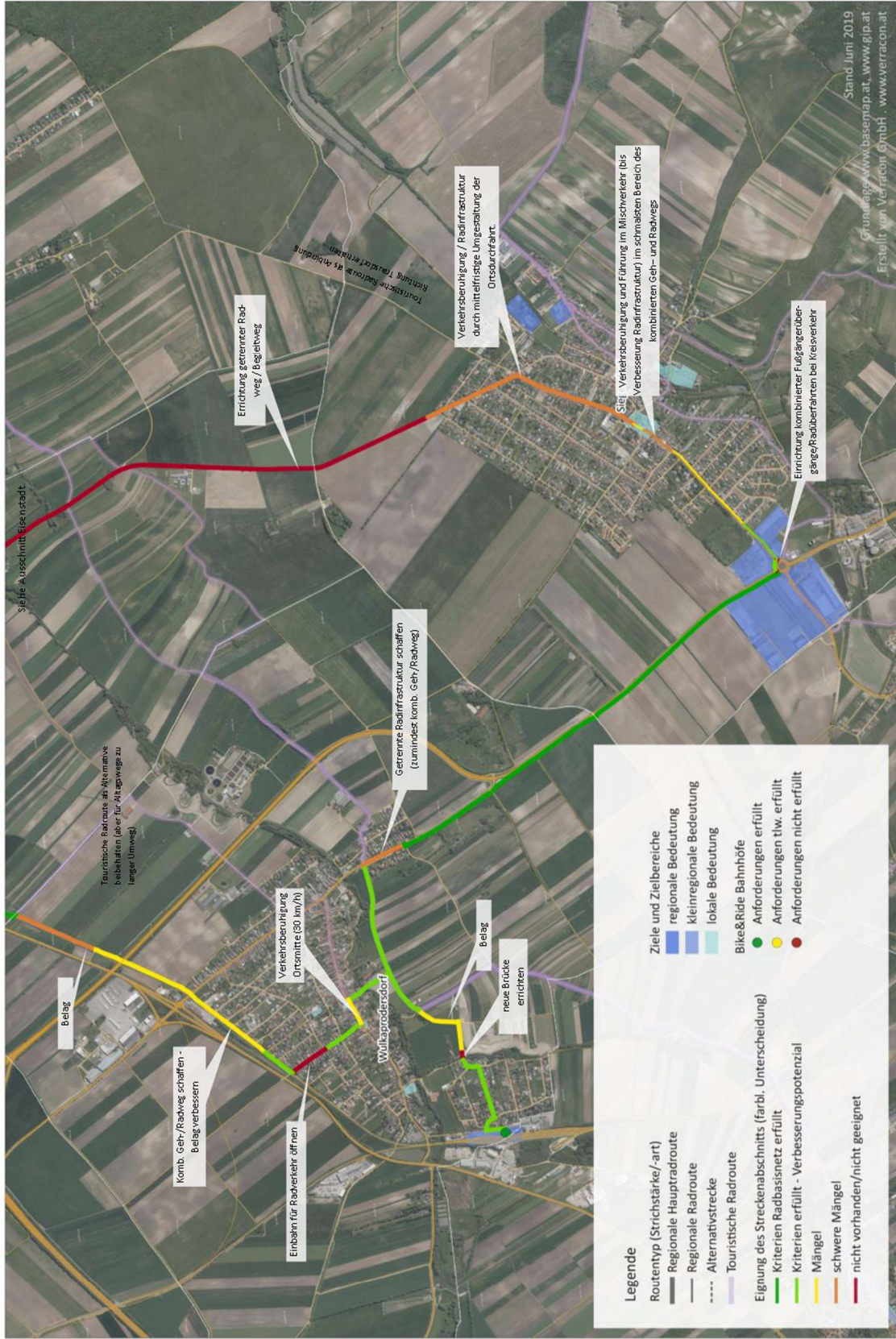


Abbildung 9: Radbasissetz Region Eisenstadt –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Wulkaprodersdorf und Siegendorf

4.4 TRAUSDORF AN DER WULKA UND SCHÜTZEN AM GEBIRGE

4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Relation Trausdorf-Eisenstadt ist durch die geringe Distanz, insbesondere zu den Gewerbegebieten der Landeshauptstadt, prädestiniert für den Radverkehr. Derzeit besteht eine radtaugliche Anbindung aber nur über den touristischen Radweg östlich vorbei am Gewerbegebiet. Dieser Radweg stellt zwar (besonders für die östlichen Teile von Trausdorf) eine brauchbare Anbindung Richtung Schulzentrum und Fußgängerzone Eisenstadt dar, kann aber keinesfalls alle Bedürfnisse abdecken und somit das gute Radverkehrspotenzial auch nicht ausschöpfen. Hierzu bräuchte es eine direkte Verbindung entlang der B52 mit weiterführender, durchgehender Radinfrastruktur entlang der Ruster Straße in Eisenstadt. Aufgrund der Verkehrsstärke auf der B52 ist im Freilandbereich nur eine getrennte Radinfrastruktur denkbar.

Die innere Erschließung in Trausdorf kann über das Nebenstraßennetz links und rechts der Wulka erfolgen. Was aber benötigt wird, ist die Anbindung dieser Nebenstraßen an einen künftigen Radweg Richtung Eisenstadt. Hierzu könnte der bestehende Gehweg zwischen Kreisverkehr und Wulkabrücke entlang der B52 erweitert werden (kombinierter Geh- und Radweg). Die Brücke selbst stellt für den Radverkehr ein Problem dar, dass durch Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt gemildert werden könnte.

Schützen am Gebirge ist über den bestehenden Radweg/Begleitweg an der B50 gut an die Landeshauptstadt und das dortige Radwegenetz angebunden. Durch die Umfahrung Schützen ist das Verkehrsaufkommen im Ortsgebiet erheblich gesunken, wodurch eine Radverkehrsführung im Mischverkehr weitgehend problemlos möglich ist. Natürlich sind aus Radverkehrssicht alle weiteren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Ortsgebiet begrüßenswert, insbesondere entlang der Eisenstädter/Neusiedler Straße wäre dank des MIV-Rückgangs eine verkehrsberuhigte Neugestaltung mit besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs wünschenswert.

Schützen hat den Vorteil von zwei Bahnhaltstellen im Ortsgebiet. Um das Fahrrad am Weg dorthin nutzen zu können, braucht es aber jedenfalls bessere Abstellanlagen. Anlehnbügel, die ein diebstahlsicheres Versperren des Fahrradrahmens ermöglichen, und Witterungsschutz wären hierfür die Hauptmerkmale. Die derzeitigen Vorderradhalter führen dazu, dass die wenigen abgestellten Räder an Geländern und Verkehrsschildern befestigt werden.

4.4.2 Beispiele aus der Befahrung



Trausdorf – Gehweg entlang B52 Blickrichtung Kreisverkehr



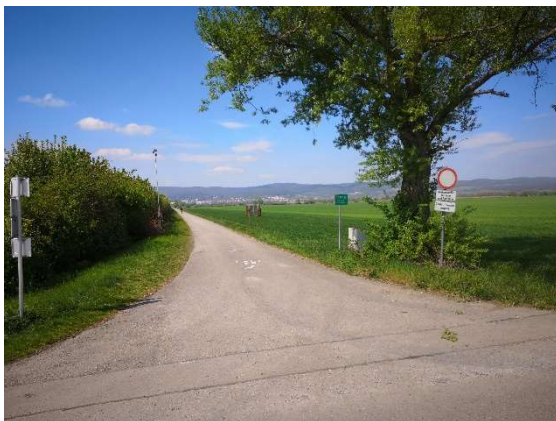
Dzt. absolut nicht radfahrtaugliche Verbindung Trausdorf-Eisenstadt über B52



Trausdorf – radfahrtaugliches Nebenstraßennetz



Trausdorf – Radweg in unzureichender Breite



Positiv: bestehender Radweg Trausdorf - Eisenstadt



Schützen – neue, aber ungeeignete Abstellmöglichkeit Schützen Haltestelle (im Hintergrund Fahrrad am Geländer abgeschlossen)



Nicht geeignete Abstellmöglichkeit beim Bahnhof Schützen



Positiv: Verkehrsberuhigte Bereiche im Nebenstraßennetz von Schützen



Verbesserungspotenzial im Bereich der ehemaligen B50



Verbindung von Schützen Richtung Donnerskirchen (Billa)

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	Radfahrlüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	sonstige Maßnahme / Anmerkungen
Abschnitte in Trausdorf a.d.Wulka									
B52 (nordwestl. Gemeindegrenze bis Kreisverkehr Sportplatzg.)						✓			
B52 (Kreisverkehr Sportplatzg. bis Linke Wulkazeile)						✓			bestehenden Gehweg erweitern
B52 Wulkabrücke	(✓)							(✓)	Sichere Querungsmöglichkeit schaffen (Verkehrsberuhigung oder Radinfrastruktur)
Radweg Burggasse - Lerchengasse									Mindestbreiten einhalten
Seestraße (Lerchengasse bis Abzw. des Radwegs nach Eisenstadt)	✓								
Abschnitte in Schützen am Gebirge									
Eisenstädter Straße (Sportplatzgasse bis Hauptstraße)	(✓)					(✓)		(✓)	Optimalerweise radfreundlicher Rückbau im gesamten Ortsgebiet (Anbindung Bahnhalte)
Bahnhof Schützen									Radabstellanlage errichten (entsprechend Qualitätsstandards für längeres Abstellen - siehe Anhang)
Bahnhaltestelle Schützen									Radabstellanlage verbessern (entsprechend Qualitätsstandards für längeres Abstellen - siehe Anhang)

Radbasissetz Region Eisenstadt Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen - Schützen am Gebirge und Trausdorf



Abbildung 10: Radbasissetz Region Eisenstadt –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Trausdorf und Schützen

5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN

5.1 RADROUTEN

	Radrouten Alltag			Radrouten Freizeit und Tourismus	
	Regionale Radroute/Regionale Haupttradrouten	Lokale Haupttrouten	lokales Radnetz		
	<i>durchleiten und verbinden</i>	<i>sammeln und zubringen</i>	<i>Flächenerschließung</i>		
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)