



BURGENLAND RADELT ...

RADBASISNETZ REGION OBERPULLENDORF

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: 05.09.2019

INHALT

1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN	3
2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ	6
2.1 Die Radbasisnetze im Burgenland.....	6
2.2 Alltagsradverkehr vs. Freizeitradverkehr	8
2.3 Woraus kann ein Radverkehrsnetz bestehen?.....	10
3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ	12
3.1 Ein gemeinsamer Prozess	12
3.2 Ziele und Wunschlinien.....	13
3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler	13
3.2.2 Wichtige regionale Ziele	13
3.2.3 Wunschliniennetz	14
3.3 Abgleich mit der Bestandsinfrastruktur	15
4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE	18
4.1 Weppersdorf – Markt St. Martin	18
4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	18
4.1.2 Beispiele aus der Befahrung	19
4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	21
4.2 Neutal - Stoob.....	23
4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	23
4.2.2 Beispiele aus der Befahrung	24
4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	26
4.3 Oberpullendorf	28
4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	28
4.3.2 Beispiele aus der Befahrung	29
4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	31
4.4 Steinberg-DörfL, Oberloisdorf und Frankenau-Unterpullendorf.....	33
4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	33
4.4.2 Beispiele aus der Befahrung	34
4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	36
5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN.....	38
5.1 Radrouten.....	38
5.2 Abstellanlagen	39
6 GLOSSAR.....	40

1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN

(Auszug aus dem Masterplan Radfahren Burgenland)

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

Radfahren ist gesund

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

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

Radfahren spart Zeit, Geld und Platz

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

Für die Menschen im Burgenland, einem Land der Pendlerinnen und Pendler, kann das Fahrrad auch einen finanziellen Vorteil bringen. Oftmals

steht ein Zweit- oder Drittwagen tagsüber ungenutzt auf einem Park&Ride Platz. Passen die Rahmenbedingungen, kann das Rad das optimale Verkehrsmittel am Weg zum Bahnhof sein.

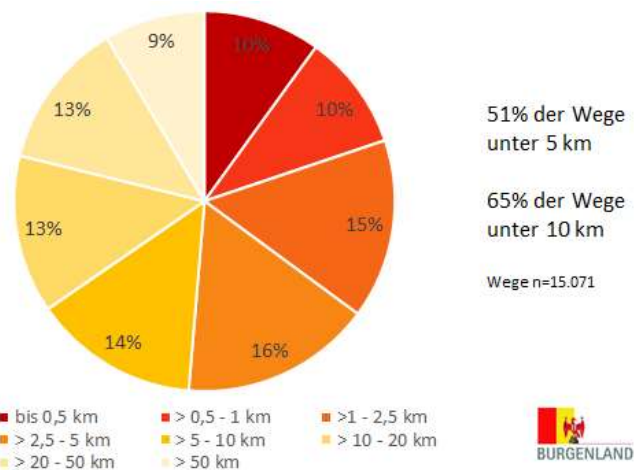


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

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

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

Radfahren macht unabhängig

Die burgenländische Bevölkerung wird älter. Mit 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

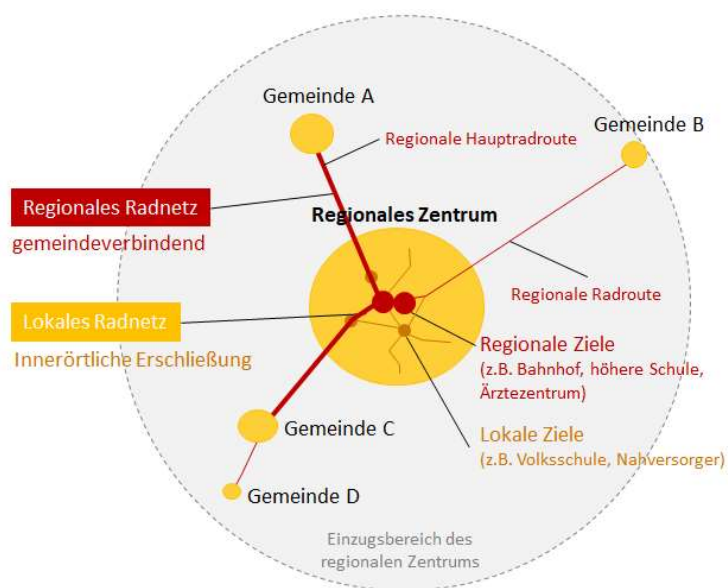
Im Jahr 2014 wurde unter dem Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen: nachhaltig – innovativ - sicher“ die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beschlossen. Aus dem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess mit über 24.000 teilnehmenden Personen bei der Haushaltsbefragung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

vorgesehene Förderkriterien:

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

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

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



Beispiele für Abstellanlagen:



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



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



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

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

2.2 ALLTAGSRADVERKEHR VS. FREIZEITRADVERKEHR

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

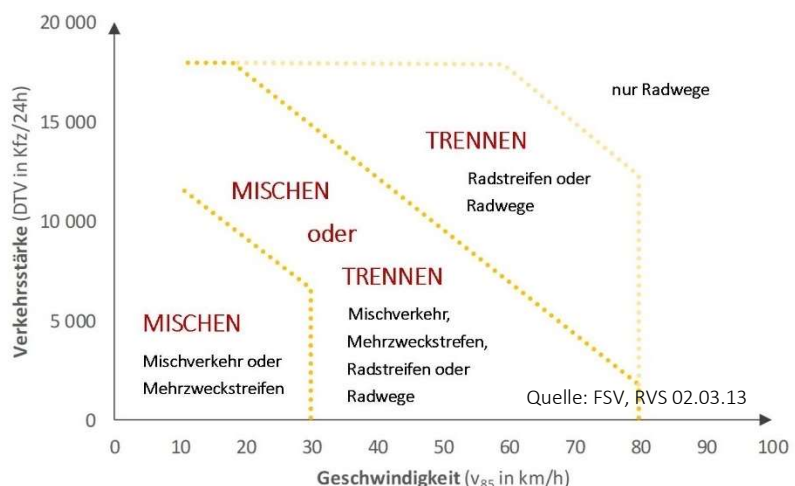
	Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel	
Alltagsradverkehr	Fährt zügig	Fährt eher gemütlich	Freizeitradverkehr
	Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist	
	Fährt eher Ziele im Ortsgebiet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

Quelle: FSV, RVS 02.03.13

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

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

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



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

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

2.3 WORAUS KANN EIN RADVERKEHRSNETZ BESTEHEN?

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

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

Beispiele fürs Trennprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



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

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

Radfahrstreifen: Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn

*Regelbreite: 1,5 m; Mindestbreite: 1,25 m
Breiter neben Parkstreifen und bei Geschwindigkeiten über 50 km/h*

->



Beispiele fürs Mischprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



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

Regelbreite: 3 m + ggf. Schutzstreifen

Mindestbreite: 2,5 m + ggf. Schutzstreifen



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

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

(+25 cm neben Längsparkern)

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



Radfahren gegen die Einbahn

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

Fahrstreifen gegen die Fahrbahn: Regelbreite: 1,50 m; Mindestbreite: 1,25 m (+25 cm neben Längsparkern), Fahrstreifen zumindest 2,50 m

Unter 3,75 m Fahrbahnbreite ohne getrennten Fahrstreifen

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

3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ

3.1 EIN GEMEINSAMER PROZESS

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

Konkret wurden folgende Schritte im Bearbeitungsprozess gesetzt

- Mai/Juni: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeiterteam
- 14. Juni 2018: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Festlegung der Ziele in der Region
- Sommer 2018: Wunschliniennetz und Befahrungen durch das Bearbeiterteam,
- 12. September 2018: Befahrung mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen
- Herbst 2018: Finalisierung des Netzentwurfs und Abstimmung mit Landesabteilungen durch das Bearbeiterteam; Stellungnahmen der Gemeinden;
- 8. Jänner 2019: Finaler Workshop GemeindevertreterInnen mit Ergebnisvorstellung

3.2 ZIELE UND WUNSCHLINIEN

3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler

In Fahrraddistanz ist das Hauptziel aller betrachteten Gemeinden in der Region klar der Bezirksvorort Oberpullendorf, aber auch die Gemeinde Neudorf mit ihrem Gewerbegebiet ist als Arbeitsziel erkennbar. Viele Pendlerinnen und Pendler legen aber auch weitere Strecken zurück, hier dominiert klar die Relation in die Bundeshauptstadt Wien. Für diese längeren Distanzen gilt es, eine gute Anbindung und Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln herzustellen.

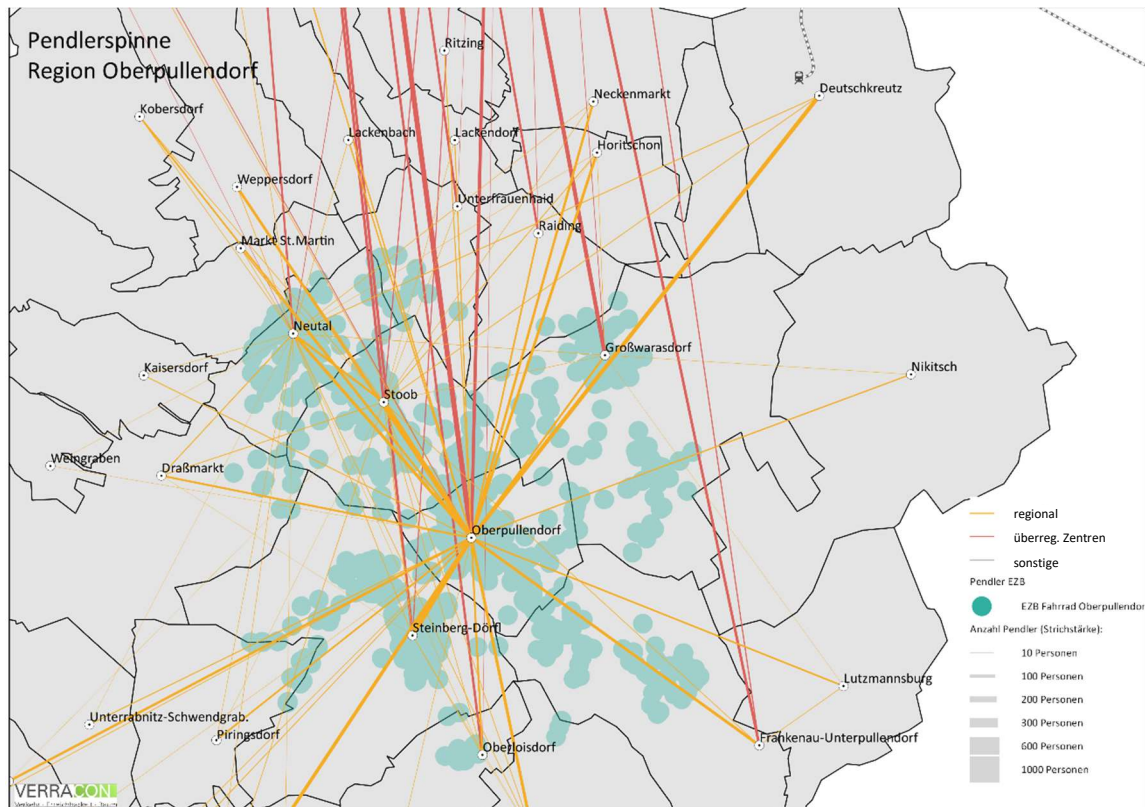


Abbildung 2: Pendlerrelationen Region Oberpullendorf, Statistik Austria 2011

3.2.2 Wichtige regionale Ziele

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

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

Als regionale Ziele konnten ausgemacht werden:

- Stadtzentrum Oberpullendorf (Handel, BH, AMS etc.)
- Gymnasium und HAK/HASCH Oberpullendorf
- Gewerbegebiet Stoob-Süd + Eurospar OP
- Krankenhaus Oberpullendorf
- Gewerbegebiet Neutal + Park&Drive Neutal

Als kleinregionale Ziele wurden definiert:

- Handelsbetriebe OP-Süd (Hofer, Lidl, Spar)
- NMS Oberpullendorf
- Freibad Oberpullendorf
- Gewerbegebiet Mitterpullendorf
- NMS Oberpullendorf
- Marianum Steinberg
- NMS Stoob
- Waldbad Neutal
- BUZ Neutal und JUFA Hotel
- Naturbadesee Markt St. Martin
- Gewerbegebiet Weppersdorf mit Handelsbetrieben (Billa, künftig Merkur)
- Apotheke Weppersdorf
- P&R Weppersdorf

3.2.3 Wunschliniennetz

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

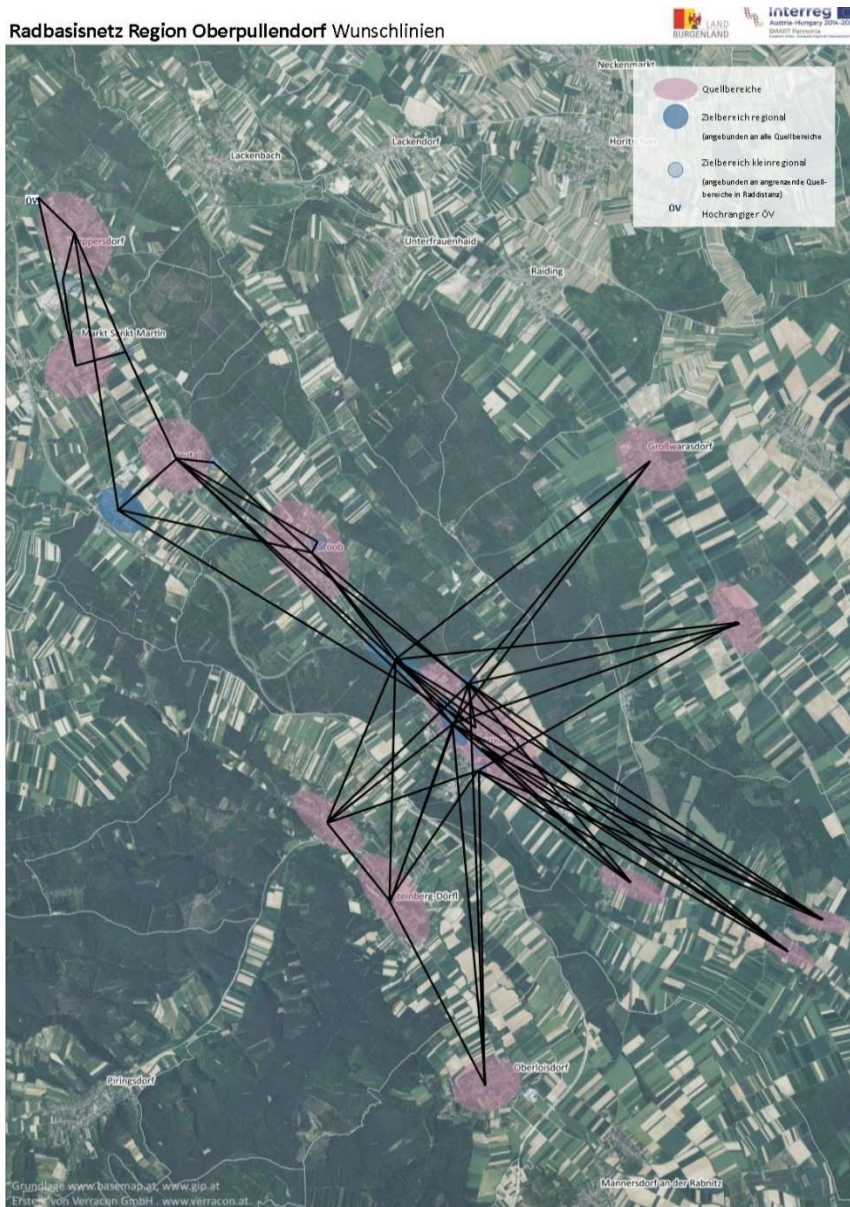


Abbildung 3: Radbasisnetz Region Oberpullendorf – Wunschlinien

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 Oberpullendorf an, ergibt sich folgendes Netz:



Abbildung 4: Radbasisnetz Region Oberpullendorf – Überblick Zielnetz

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

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

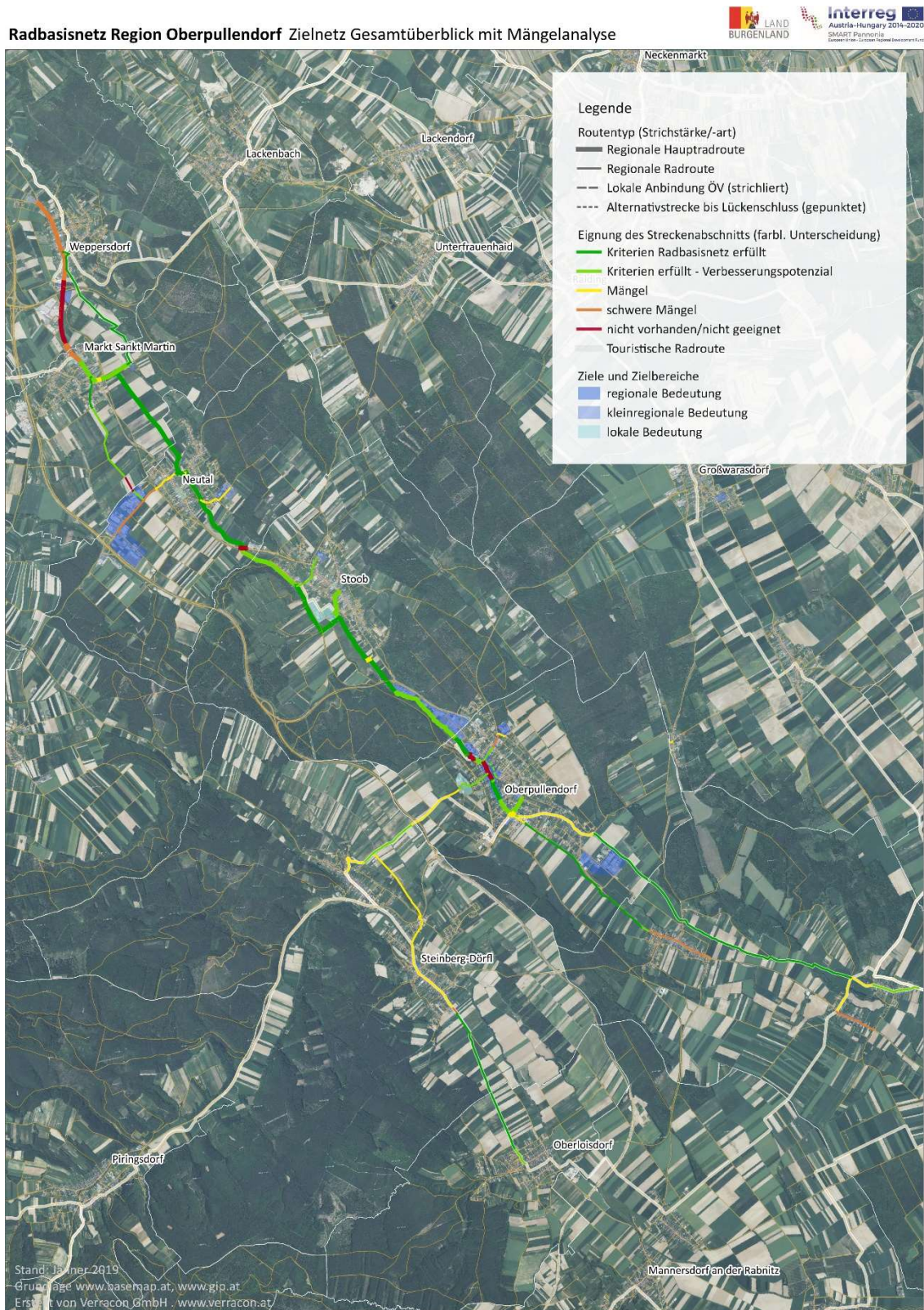


Abbildung 5: Radbasisnetz Region Oberpullendorf –Zielnetz mit Eignung für den Alltagsradverkehr

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Nachfolgende Maßnahmvorschläge sind neben dem gesondert betrachteten Bezirksvorort Oberpullendorf in drei Teilbereiche aufgeteilt – Weppersdorf und Markt St. Martin, Neutal und Stoob sowie die Gemeinden südlich und südöstlich von Oberpullendorf (Steinberg-Dörfel, Oberloisdorf und Frankenau-Unterpullendorf.)

Zwischen Oberpullendorf und den Ortschaften der Gemeinde Großwarasdorf besteht derzeit keine alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur. Aus heutiger Sicht ist das Potenzial aufgrund der Topografie, Distanz und Bevölkerungsanzahl nicht ausreichend, um eine umfangreiche Neuerrichtung von Radverkehrsanlagen zu rechtfertigen. Längerfristig könnten diese aber eine Option sein, wenn es gelingt, eine gemeinsame Nutzung für touristische Zwecke und den Alltagsverkehr zu finden.

4.1 WEPPERSDORF – MARKT ST. MARTIN

4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Park&Ride-Anlage, die Apotheke und bestehende und geplante Handelsbetriebe machen die Marktgemeinde Weppersdorf zu einem Ziel auch für die Nachbargemeinden, insbesondere für Markt St. Martin.

Die bestehende Freizeitradroute verläuft in Weppersdorf entlang der Bachgasse und des Gartenweges, um dann in südwestlicher Richtung zum Naturbadesee St. Martin zu führen. Dieser ist somit auch das einzige Alltagsziel welches durch diese Route direkt erschlossen wird. Für alle anderen genannten Zielpunkte stellt dieser Weg keine alltagstaugliche Verbindung dar. Auch die lokalen Ziele innerhalb von Weppersdorf, meist an der Hauptstraße gelegen, sind derart nur unzureichend angebunden.

Für ein alltagstaugliches Radnetz wäre daher die Schaffung einer direkten Radwegeverbindung zwischen den beiden Gemeinden entlang der B50 notwendig. Diese Verbindung muss in Markt St. Martin an die bestehenden Mehrzweckstreifen anschließen. Dazu ist ein Bypass neben dem Kreisverkehr sowie die Verbreiterung der Fahrbahn anstelle der Grünstreifen bzw. Parkplätze auf der westlichen Straßenseite zur Errichtung eines Mehrzweckstreifen notwendig. Will man die stark befahrende Hauptstraße in Weppersdorf radfahrtauglich machen, ist die Schaffung von Radinfrastruktur und/oder eine Verkehrsberuhigung anzudenken.

Die Zielpunkte, insbesondere die Park&Ride Anlage mit einer langen Aufenthaltsdauer, müssen mit adäquaten Abstellanlagen gemäß der Richtlinien aus dem Masterplan Radfahren ausgestattet werden.

Innerorts sind in beiden Gemeinden bereits Nebenstraßen verkehrsberuhigt bzw. ist durch das niedrige Verkehrsaufkommen ein Radfahren abseits der B50 überall sicher möglich. In Markt St. Martin

sollte die im Mühlweg ab der Bahntrasse bestehende 30 km/h-Beschränkung schon ab der B50 gelten, ist diese Strecke doch die bestehende Verbindung vom Ort Richtung Neutal und darüber hinaus.

Bei weiter steigender Beschäftigtenanzahl im Gewerbegebiet von Neutal sollte mittelfristig eine direktere Verbindung von Markt St. Martin aus geschaffen werden. Hierzu könnten weitgehend bestehende, bereits asphaltierte landwirtschaftliche Wege genutzt werden (Zwischenwegenäcker), nur im letzten Abschnitt müsste eine direkte Anbindung im Bereich der Drassmarkter Landesstraße geschaffen werden. Um PKW-„Schleichverkehr“ zu verhindern, müsste eine derartige Route Radfahrern und dem landwirtschaftlichen Verkehr vorbehalten sein.

4.1.2 Beispiele aus der Befahrung



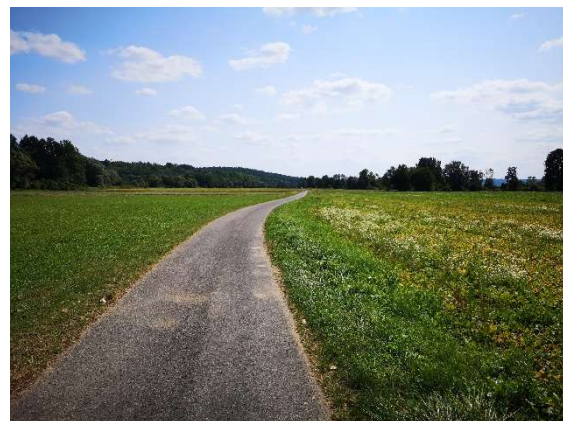
Weppersdorf: Park&Ride-Anlage ohne Radabstellmöglichkeiten



Weppersdorf: Ortsdurchfahrt ohne Radinfrastruktur



Weppersdorf: B50 Richtung Markt St. Martin nicht radverkehrstauglich



Weppersdorf: attraktiver Freizeitradweg Richtung Markt St. Martin, aber abseits der Zielpunkte



Markt St. Martin: Nördliche Ortseinfahrt B50



Markt St. Martin: Bestehender Mehrzweckstreifen an der B50 in der Ortsdurchfahrt



Markt St. Martin: Verkehrsberuhigte Nebenstraßen



Markt St. Martin: tlw. Verkehrsberuhigung Richtung Naturbadesee

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	Radfahrführung od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Abschnitte in Weppersdorf									
Park&Ride Weppersdorf									Fahrradabstellanlage schaffen
Kreisverkehr B50/Kobersdorfer Landesstraße				✓		✓			
Ortsdurchfahrt B50	(✓)						(✓)	(✓)	Radinfrastruktur oder Verkehrsberuhigung
B50 zwischen Weppersdorf und Markt St. Martin						✓			
Abschnitte in Markt St. Martin									
B50 von Kreisverkehr mit Landseer Landesstraße bis Kirchenplatz						(✓)	(✓)	✓	Lückenschluss zwischen künftigem Radweg und bestehendem MZS
Mühlweg von B50 bis Bahnübergang	✓								
Verbindung Markt St. Martin - Gewerbegebiet Neutal (Zwischenwegenäcker)						✓			Lückenschluss bestehender Güterweg zu Begleitweg Drassmarkter Landesstraße

Radbasisnetz Region Oberpullendorf Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen

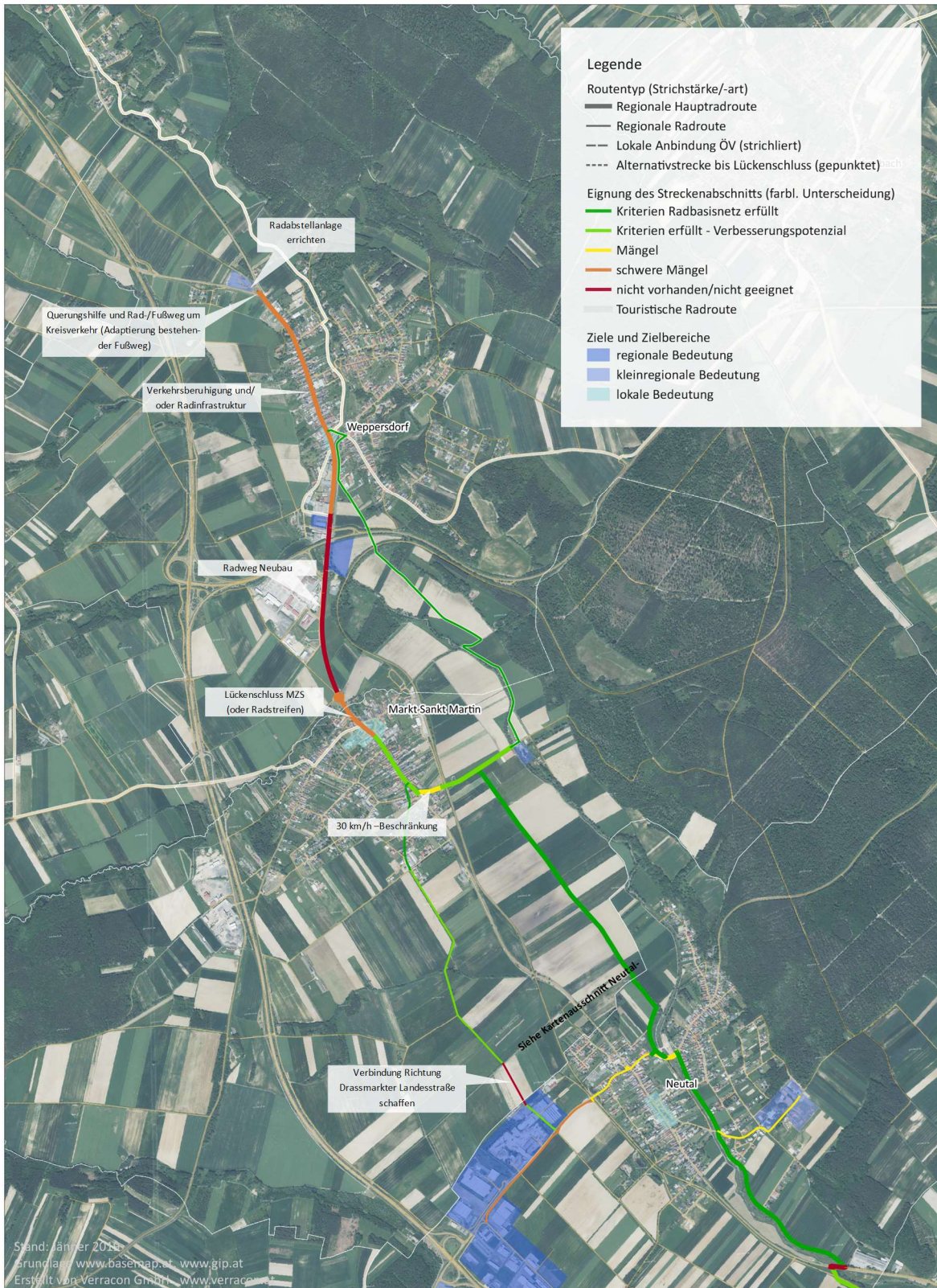


Abbildung 6: Radbasisnetz Region Oberpullendorf –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Weppersdorf – Markt St. Martin

4.2 NEUTAL - STOOB

4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Gemeinde Neutal weist mit ihrem wachsenden Gewerbegebiet ein Ziel von regionaler Bedeutung auf. Gleiches gilt in der Marktgemeinde Stooß für das Gewerbegebiet Stooß Süd mit seiner Vielzahl an Handelsbetrieben. Hinzu kommen in beiden Gemeinden neben lokalen Zielen auch noch Zielpunkte die zumindest für die direkten Nachbargemeinden von Relevanz sind (NMS Stooß, Waldbad Neutal etc.). Während die Topografie für Wege zwischen Neutal, Stooß und darüber hinaus günstig ist, gilt es zum Gewerbegebiet von Neutal einen Höhenunterschied von ca. 50 Metern zu überwinden, ein Problem, das in Zeiten rasant steigender Verkaufszahlen von E-Bikes zunehmend an Relevanz verliert.

Die bestehende Radroute verläuft in Neutal zwar nicht durch die Hauptstraße und somit die historische Ortsmitte, aber doch mittig durch das heutige Ortsgebiet mit guten Anknüpfungsmöglichkeiten zu lokalen und regionalen Zielen. Für die Verbindung ins Gewerbegebiet müssen innerorts die entsprechenden Straßenabschnitte der Theodor Kery-Straße und der Bahngasse verkehrsberuhigt werden. In weiterer Folge sollte aufgrund der höheren Geschwindigkeiten außerorts ein getrennt geführter Radweg vorhanden sein. Hierfür bietet sich die Nutzung des bestehenden, derzeit nicht asphaltierten Begleitweges an.

Richtung Stooß verläuft die Radroute derzeit über einen die B50 begleitenden Radweg, der am nördlichen Ortsbeginn von Stooß endet. Ab dort fährt man im Mischverkehr bis zur Fabrikstraße und weiter über die Noplerstraße westlich am übrigen Ortsgebiet vorbei. Die derzeitige Führung ist aus mehrfacher Sicht problematisch: das Verkehrsaufkommen auf der B50 lässt eine sichere und attraktive Führung im Mischverkehr nicht zu und die Führung über die Fabrik- und Noplerstraße stellt auf der Relation Neutal-Stooß einen Umweg dar und erschließt auch lokal in Stooß nur Teilbereiche.

Für eine attraktive, direkte Führung in Stooß wäre ein Verlauf der Alltagsroute entlang der B50 und somit mitten durch den Ort wünschenswert. Die dafür notwendige Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur bzw. bei unzureichendem Straßenquerschnitt von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird – auch aus Sicht der Gemeinde – kurz- und mittelfristig nicht stattfinden. Daher sollte wenigstens auf der Relation Neutal – Oberpullendorf die Umwegführung verringert werden. Dies könnte über eine Führung der Route in gesamter Länge über die Noplerstraße erreicht werden. Hierzu müsste eine entsprechend sichere Querungsmöglichkeit über die B50 geschaffen werden. Stooß selbst würde dann mit Stichverbindungen an diese Route angebunden.

In beiden Gemeinden wurde bereits weite Teile des untergeordneten Netzes verkehrsberuhigt. Für eine gute innere Raderschließung sollten diese Maßnahmen auf das gesamte Netz abseits der B50 ausgeweitet werden, wobei Geschwindigkeitsbeschränkungen immer auch mit einer entsprechenden Gestaltung des Straßenraumes einhergehen sollten. Eine Straße wo beispielsweise noch Handlungsbedarf besteht, ist die Dankowitschstraße in Neutal, wo eine Verkehrsberuhigung eine sichere Radanbindung des Waldbades ermöglichen würde.

4.2.2 Beispiele aus der Befahrung



Neutal: Ortsdurchfahrt B50



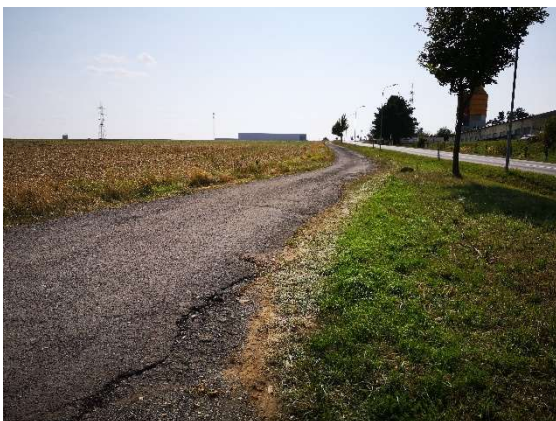
Neutal: Querung der Theodor-Kery-Straße im Zuge der bestehenden Radroute



Neutal: Zählstelle an der Radroute Richtung Stoob



Neutal: Drassmarkter Landesstraße Richtung Gewerbegebiet



Neutal: bestehender Begleitweg Richtung Gewerbegebiet



Neutal: Bahngasse Richtung Gewerbegebiet



Neutral Richtung Stoob: Radweg entlang der B50



Stoob: Radwegende an der Ortseinfahrt



Stoob: Führung der Radroute im Mischverkehr auf der B50



Stoob: 30 km/h-Beschränkungen im untergeordneten Netz



Stoob: Führung der Radroute abseits lokaler Zielpunkte



Stoob Süd: Verbindungen vom Radweg direkt zu den Handelsbetrieben

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 (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	sonstige Maßnahme / Anmerkungen
Abschnitte in Neutal									
Theodor Kery-Straße von B50 bis Neugasse	✓								
Bahngasse von B50 bis Ortsende/Bahnstrecke	✓								
Begleitweg Drassmarkter Landesstraße (Bahnstrecke bis Gewerbegebiet)									Belag erneuern/verbessern
Dankowitschstraße (zumindest von Radweg bis Waldbad)	✓								
B50 bei Stoober Bach von bestehender Radroute in die Noplerstraße				✓		✓			dzt. nur Gehweg über Brücke
Abschnitte in Stoob									
(Ortsdurchfahrt B50)	(✓)						(✓)	(✓)	Aus Radverkehrssicht wünschenswerte Führung der Route durch die Ortsmitte
Radweg zwischen Stoob und Stoob Süd - Brücke über Stoober Bach									Brückenbreite, Kurvenradien Brückenauffahrt
Radweg zwischen B50 und Gemeindegrenze (Rückseite Gewerbegebiet Stoob Süd)									Belag sanieren (+ begradigen wo möglich)

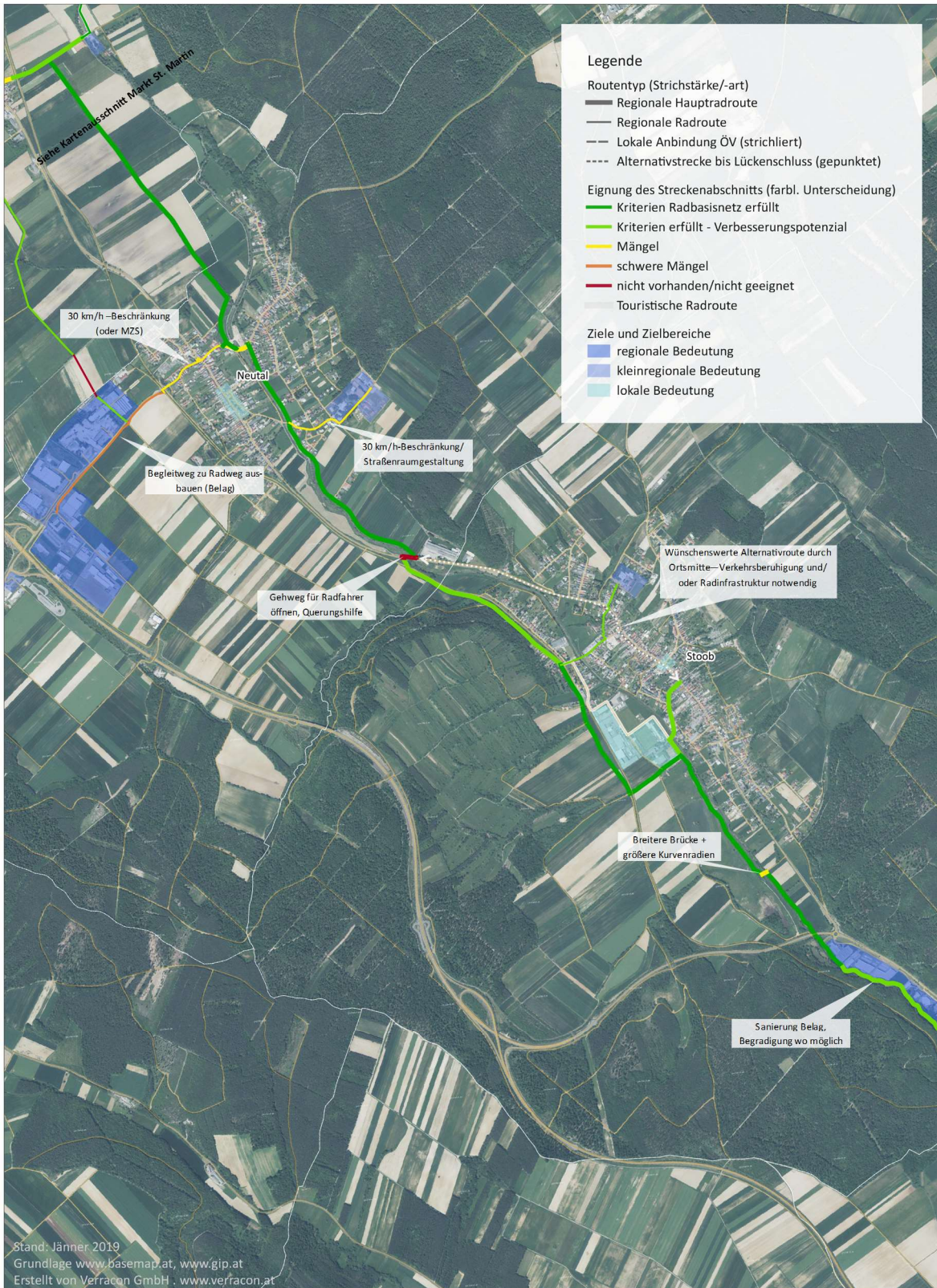


Abbildung 7: Radbasisnetz Region Oberpullendorf –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Neutal - Stooß

4.3 OBERPULLENDORF

4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Im Bezirksvorort wurden in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl an Maßnahmen von Radinfrastruktur bis hin zu einer weitreichenden Verkehrsberuhigung im untergeordnetem Straßennetz gesetzt, die für den Alltagsradverkehr eine gute Basis schaffen.

Kern des Alltagsradnetzes in Oberpullendorf ist klar die Achse vom Gewerbegebiet Stoob kommend durch das Zentrum und weiter an der B61 Richtung Unterpullendorf. An dieser Strecke liegen ein Großteil der regionalen und auch lokalen Ziele, von Schulen über Handel bis hin zu Freizeiteinrichtungen. Neben kleineren Adaptionsnotwendigkeiten gibt es mit der direkten Zentrumsdurchfahrt eine Stelle mit umfangreicherem Eingriffsbedarf. Die derzeitige Einbahn-Lösung mit einer Führung Richtung Norden durch die Augasse kann aus Sicht eines attraktiven Radverkehrsnetzes aufgrund des Umweges und des Vorbeifahrens an den Zielen im Zentrum bestenfalls als Übergangslösung dienen. Mittel- bis langfristig sollte unbedingt eine Neugestaltung dieses Abschnitts der Hauptstraße in Betracht gezogen werden, in der die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs besser Berücksichtigung finden als heute. Diese Lösung sollte in einem Prozess zu einer Gesamtlösung für das Zentrum erarbeitet werden. Eine Begegnungszone kann für diesen belebten Zentrumsabschnitt dabei durchaus ein Denkansatz sein.

Eine andere Umwegführung könnte durch eine Verbreiterung der Ausfahrt vom Freibadparkplatz und eine Öffnung der Einbahn für den Radverkehr mit vergleichsweise weniger Aufwand beseitigt werden. Zudem gibt es im Nahbereich des Kreisverkehrs B50/B61 Verbesserungspotenzial in der Breite der Radwege, die im Bestand die Mindestbreiten für Beidrichtungsverkehr nicht erfüllen.

Für die Anbindung von Mitterpullendorf und im weiteren Verlauf von der bestehenden Radroute Richtung Groß-/Kleinmutschen (bestehende touristische Route) spielt die Ungargasse eine zentrale Rolle. Der bestehende Straßenquerschnitt begünstigt ein hohes Tempo im MIV und schränkt die Eignung für den Radverkehr ein. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (bzw. eventuell auch Mehrzweckstreifen) könnten hier zu einem sichereren Umfeld für Radfahrerinnen und Radfahrer führen.

Das Krankenhaus als regionales Ziel ist zwar über das Nebenstraßennetz für Mitterpullendorf und die östlichen Teile von Oberpullendorf gut erreichbar, aus dem Zentrum kommend und für die regionale Anbindung an die Hauptachse müsste aber die Strecke ab dem Hauptplatz radverkehrstauglich gemacht werden.

4.3.2 Beispiele aus der Befahrung



Radweg in ausreichender Breite (Höhe Zöllergasse)



Engstelle bei Freibad macht Umweg notwendig



Verkehrsberuhigung in der Mühlbachgasse



Hauptstraße nördlicher Teil – Markierungen drängen Radfahrerinnen und Radfahrer optisch an die parkenden Autos



Farblich markiertes Radfahren gegen die Einbahn in der Hauptstraße südlich der Cafegasse



Problematische Breiten (Gegenverkehr) im Bereich des Kreisverkehrs B50/B61



Vorbildliche Abstellmöglichkeit bei Fa. Hofer (nahe dem Eingang, überdacht, stabil abstell- und mit Rahmen verschließbar)



Gute Radwegverbindung Mittelpullendorf - Unterpullendorf



Mittelpullendorf Ungargasse – Potenzial zur Verkehrsberuhigung



Stadiongasse (Richtung Steinberg-Dörfel) mit problematischer Steigung

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	Radfahrrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Radweg Stoob-OP - Ausfahrt Parkplatz Freibad			✓						Verbreitern um RgE zu ermöglichen
Zentrum (Hauptstraße von Hauptplatz bis Cafegasse)	Gesamtlösung für Zentrum erarbeiten - Radverkehr jedenfalls in beide Richtungen ermöglichen								
Umfeld von Kreisverkehr B50/B61						(✓)			Mindestbreiten für Radwege einhalten (oder gemische Geh- und Radwege in Mindestbreite)
Ungargasse	✓							(✓)	
Spitalstraße (Hauptplatz bis Zufahrt Krankenhaus)	(✓)							(✓) (✓)	
Güterweg OP-Dörfel		✓							alternativ Fahrverbot ausg. Landw. Verkehr und Radfahrer

Radbasisnetz Region Oberpullendorf Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen

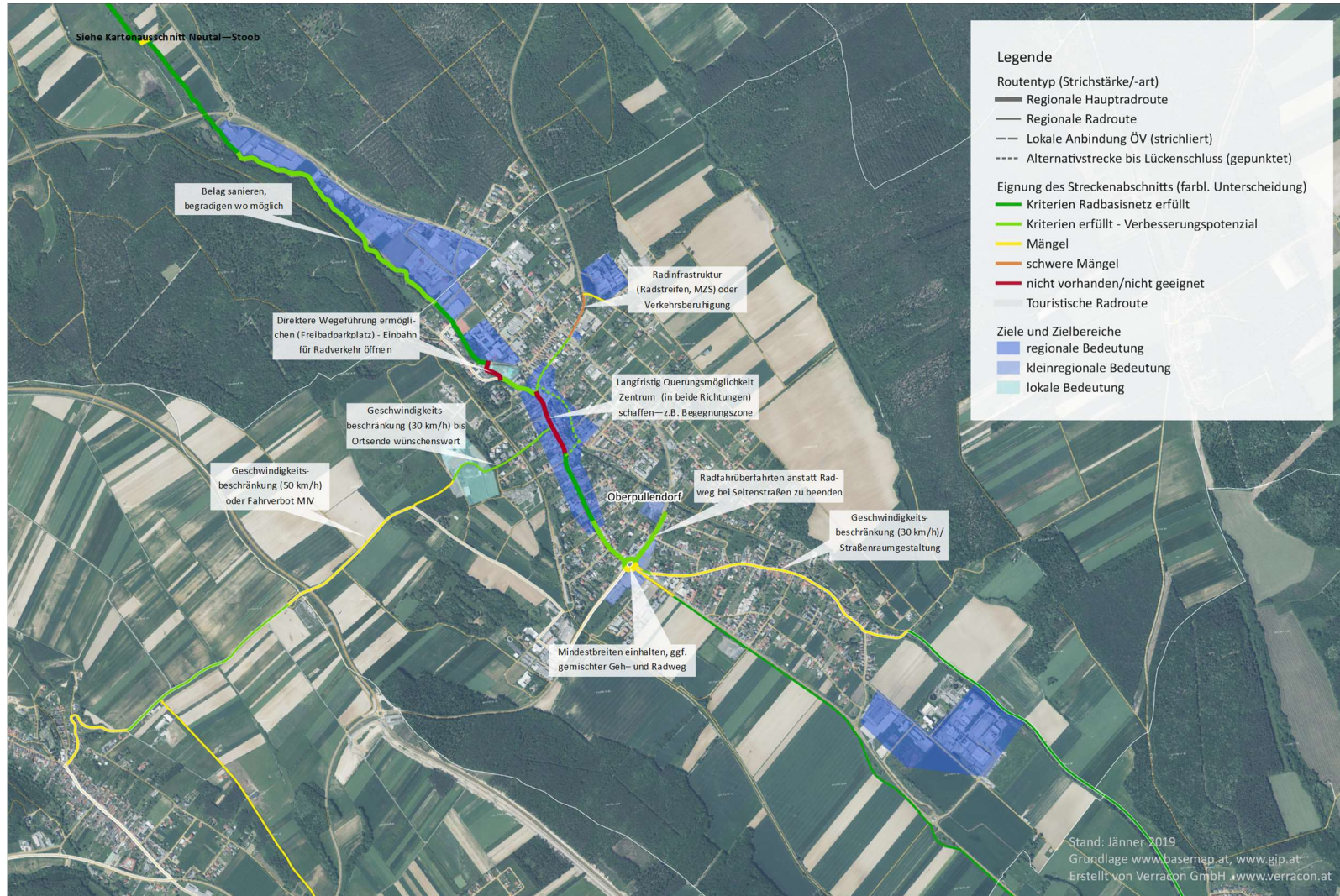


Abbildung 8: Radbasisnetz Region Oberpullendorf –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Oberpullendorf

4.4 STEINBERG-DÖRFL, OBERLOISDORF UND FRANKENAU-UNTERPULLENDORF

4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Steinberg-Dörfel und Oberloisdorf liegen beiden im Radeinzugsbereich der regionalen Zielpunkte im Bezirksvorort. Ein Überwinden des dazwischenliegenden Höhenrückens lässt sich am Weg dorthin aber nicht vermeiden. Dies stellt aber in Zeiten eines steigenden E-Bike Anteils ein abnehmendes Problem dar.

Mehr Problem ist hingegen, dass der als Radroute in Frage kommende Güterweg von der Stadiongasse in Oberpullendorf nach Dörfel ein beliebter Schleichweg im MIV ist und Straßenquerschnitt und hohe gefahrene Geschwindigkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer ein Gefahrenpotenzial darstellen. Will man eine sichere und attraktive Anbindung der beiden Gemeinden an den Bezirksvorort schaffen, wird man nicht umherkommen, auf dieser Strecke weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu setzen oder auch ein Fahrverbot (ausgenommen landwirtschaftl. Fahrzeuge und Radfahrer) in Erwägung zu ziehen. Der einzige andere Lösungsweg wäre die Schaffung eines gänzlich neuen Radweges.

Für eine möglichst direkte Anbindung von Oberloisdorf und Steinberg Richtung Oberpullendorf sollte eine Route am Ortsgebiet von Dörfel vorbei gewählt werden. Hierzu käme die Fasangasse/Estershazygasse oder noch direkter der nordwestlich davon gelegene Güterweg in Frage. Mit dem bestehenden Radweg ist eine gute Anbindung von Steinberg nach Oberloisdorf vorhanden. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens innerhalb von Steinberg-Dörfel sollte eine Führung des Radverkehrs in den Ortsgebieten im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr möglich sein. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Tempo 30) könnten dabei natürlich ein sichereres Umfeld schaffen. In Oberloisdorf wurden in der Ortsmitte bereits Radstreifen geschaffen, wobei bei künftigen Umgestaltungen auf ausreichende Sicherheitsabstände insbesondere zu Längsparkern geachtet werden sollte.

Unterpullendorf ist über den bestehenden Radweg entlang der B61 gut den Bezirksvorort angebunden. Gleiches gilt für Groß- und Kleinmutschen über die bestehende Freizeitradroute. Frankenau liegt am Rande des Radeinzugsbereiches und ist aufgrund fehlender Radinfrastruktur entlang der B61 nicht auf direktem Weg im Radverkehr angebunden, was zumindest langfristig geändert werden sollte.

Allen Ortschaften der Gemeinde Frankenau-Unterpullendorf ist gemein, dass der Radverkehr bei der Gestaltung der Ortsdurchfahrten in der Vergangenheit nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Während in Großmutschen eine Führung im Mischverkehr aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens weniger problematisch ist, stellt diese in Kleinmutschen und bei noch höherem Aufkommen insbesondere in Unterpullendorf eine Hürde für die Radnutzung dar. Auch hier müssten für eine sichere und attraktive Erschließung im Radverkehr entweder entsprechende Infrastruktur (Radstreifen, Mehrzweckstreifen) geschaffen oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt werden.

4.4.2 Beispiele aus der Befahrung



Verbindung Oberpullendorf – Steinberg-Dörfel



Dörfel Ortsdurchfahrt



Steinberg-Dörfel: Querungssituation B50



Steinberg: L333 vor Einmündung in B50 - zu schmaler Geh- und Radweg



Steinberg: Ortsdurchfahrt im Mischverkehr



Steinberg-Dörfel: Abstellmöglichkeit beim Gemein-
deamt



Radweg Steinberg-Dörfel - Oberloisdorf



Oberloisdorf: Radstreifen in der Hauptstraße (Mindestbreite ohne Sicherheitsabstand zu Längsparkern)



Unterpullendorf: Ortsdurchfahrt ohne Radinfrastruktur



Unterpullendorf: Touristischer Radweg Richtung Oberpullendorf



Richtung Großmutschen: Radroute im Mischverkehr (70 km/h-Beschränkung)



Großmutschen: Ortsdurchfahrt mit geringem Verkehrsaufkommen



Kleinmutschen: Ortsdurchfahrt ohne Radinfrastruktur



B61 Kleinmutschen-Frankenau: nicht radverkehrstauglich

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	Radfahrrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	besonders geeignet für Sharrow	sonstige Maßnahme / Anmerkungen
Abschnitte in Steinberg-Dörfel										
Dreifaltigkeitsgasse	✓									
Verbindung L333 bis Güterweg Dörfel-OP inkl. Querung B50	(✓)			✓						Belag Güterweg
Ortsdurchfahrt Steinberg (L333 - Untere Hauptstraße)	(✓)							(✓)		
Steinberger Landesstraße						✓				Radweg aus Oberloisdorf bis ins Ortsgebiet (Meierhofgasse) verlängern
Abschnitte in Frankenau-Unterpullendorf										
B61 Ortsdurchfahrt Unterpullendorf	(✓)						(✓)	(✓)		radverkehrsfreundliche Umgestaltung anstreben
B61 Ortsdurchfahrt Kleinmutschen	(✓)						(✓)	(✓)		radverkehrsfreundliche Umgestaltung anstreben
B61 Kleinmutschen nach Frankenau						✓				

Radbasisnetz Region Oberpullendorf Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen

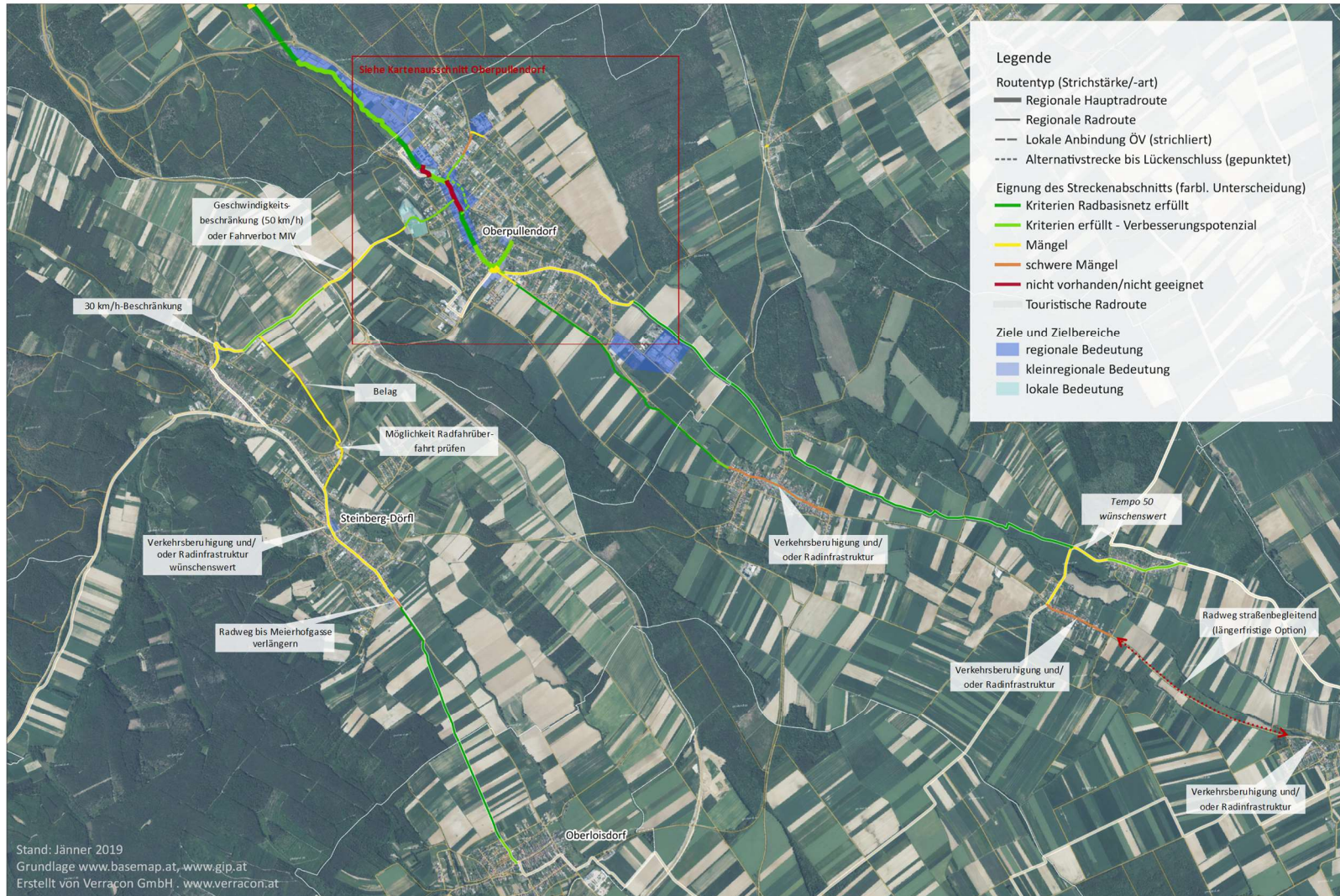


Abbildung 9: Radbasisnetz Region Oberpullendorf –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Steinberg-Dörfel, Oberloisdorf, Frankenu-Unterpullendorf

5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN

5.1 RADROUTEN

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

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓

5.2 ABSTELLANLAGEN

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

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓

6 GLOSSAR

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

Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Jener Verkehr, der für jede Nutzerin und jeden Nutzer öffentlich zugänglich ist. In konkretem Fall insbesondere die öffentliche Personenbeförderung mit Bus und Bahn.
Park&Ride	Anlage zum Abstellen des Autos bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
Pedelec/E-Bike	Fahrrad mit unterstützendem Elektroantrieb
Pendlerin/Pendler	Person mit Arbeitsort außerhalb der Wohngemeinde
Radbasisnetz	Plan für ein regionales Radroutennetz für den Alltagsradverkehr der gemeinsam zwischen den jeweiligen Gemeinden und dem Land Burgenland festgelegt wird
Radfahranlage	Gem. § 2 Abs 1 Z 11b StVO 1960 ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, ein Geh- und Radweg oder eine Radfahrerüberfahrt;
Radfahrstreifen	Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn (§ 2 Abs. 1 Z 7 StVO)
Radroute	Ein ausgeschilderter und für den Radverkehr empfohlener Teil des Wege- und Straßennetzes, der aus verschiedenen Radfahranlagen iSd § 2 Abs 1 Z 11b StVO 1960 bestehen kann
Radverkehrsanlage	Gem. RVS 03.02.13 ein für den Radverkehr bestimmter Weg oder Straßenabschnitt; neben Radfahranlagen umfasst dieser Begriff auch Straßen, Wege und Sonderfahrstreifen mit allgemeinem oder speziellem Fahrverbot, auf denen der Radverkehr zugelassen ist
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
Radweg	Für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg mit oder ohne Benutzungspflicht (§ 2 Abs. 1 Z 8 StVO)
StVO	Straßenverkehrsordnung
Trennprinzip	Von anderen Verkehrsteilnehmern (MIV, Fußgänger) getrennte Führung des Radverkehrs
Wohnstraße	Eine für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße. In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn, das Spielen und das Radfahren gestattet. (§ 76b StVO)