



BURGENLAND RADELT ...

RADBASISNETZ REGION EU-WEST

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: 16.12.2019

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	17
4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE	20
4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf	20
4.2 Beispiele aus der Befahrung	23
4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen	27
4.4 Angrenzendes Radbasisnetz Eisenstadt.....	30
5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN	31
5.1 Radrouten	31
5.2 Abstellanlagen	32
6 GLOSSAR	33

1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN

(Auszug aus dem Masterplan Radfahren Burgenland)

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

Radfahren ist gesund

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

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

Radfahren spart Zeit, Geld und Platz

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

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

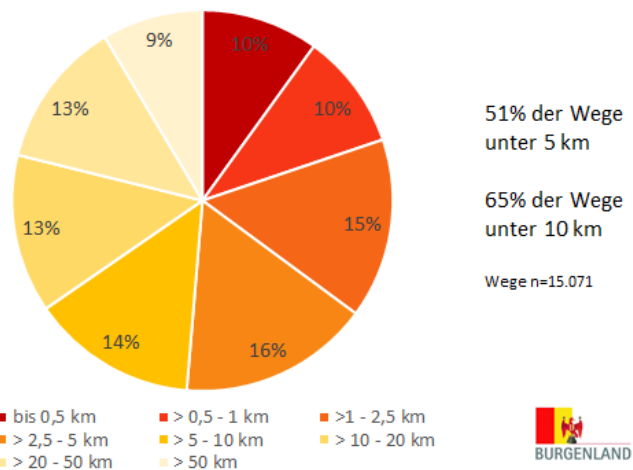


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

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

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

Radfahren macht unabhängig

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

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

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

Radfahren stärkt die lokale Wirtschaft und den Arbeitsmarkt

Radfahrerinnen und Radfahrer sind nachgewiesener Maßen² treue Kunden der lokalen Nahversorger. Sie kaufen beim einzelnen Einkauf zwar etwas weniger, kommen dafür aber häufiger und regelmäßiger. Sie bevorzugen Einkaufsmöglichkeiten in den Ortszentren und stärken diese so. Die Unternehmen müssen weniger Parkplätze zur Verfügung stellen, Radabstellanlagen können vergleichsweise kostengünstig errichtet werden.

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

¹ www.schoolway.net, 2009

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

³ Wirtschaftsfaktor Radfahren, BMLFUW, 2009

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

Radfahren ist umweltfreundlich

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

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

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

2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ

2.1 DIE RADBASISNETZE IM BURGENLAND

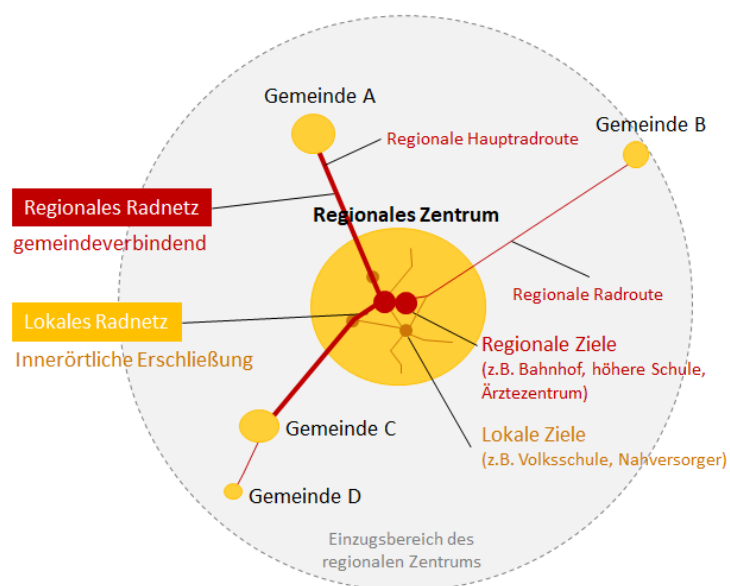
Im Jahr 2014 wurde unter dem Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen: nachhaltig – innovativ - sicher“ die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beschlossen. Aus dem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess mit über 24.000 teilnehmenden Personen bei der Haushaltsbefragung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

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

Daher werden gemeinsam mit den Gemeinden der jeweiligen Region Radbasisnetze entwickelt, 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 ein 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 Bahnhaltstelle oder Bushaltstelle (zumindest Kategorie VI gem. ÖV Güteklassen = Stundentakt)

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

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



Beispiele für Abstellanlagen:

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



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



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

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

2.2 ALLTAGSRADVERKEHR VS. FREIZEITRADVERKEHR

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

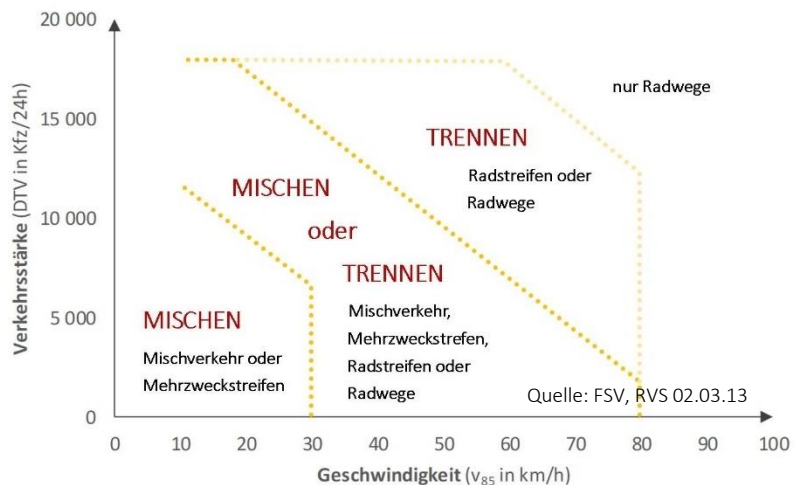
	Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel	
Alltagsradverkehr	Fährt zügig	Fährt eher gemütlich	Freizeitradverkehr
	Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist	
	Fährt eher Ziele im Ortsgebiet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

Quelle: FSV, RVS 02.03.13

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

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

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



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

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

2.3 WORAUS KANN EIN RADVERKEHRSNETZ BESTEHEN?

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

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

Beispiele fürs Trennprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



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

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

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

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

->



Quelle: www.wien.gv.at

Beispiele fürs Mischprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



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

Regelbreite: 3 m + ggf. Schutzstreifen

Mindestbreite: 2,5 m + ggf. Schutzstreifen



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

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

(+25 cm neben Längsparkern)

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



Radfahren gegen die Einbahn

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

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

Unter 3,75 m Fahrbahnbreite ohne getrennten Fahrstreifen

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

3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ

3.1 EIN GEMEINSAMER PROZESS

Das Radbasisnetz soll den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung bestmöglich gerecht werden, daher wurden die Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter der Region Eisenstadt-Umgebung West (Hornstein, Neufeld, Steinbrunn, Zillingtal) 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

- April 2019: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeiterteam
- 24. April 2019: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Festlegung der Ziele in der Region
- Mai 2019: Wunschliniennetz und Befahrungen durch das Bearbeiterteam
- 19. Juni: Präsentation Zwischenergebnisse und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen
- Juli-September 2019: Finalisierung des Netzentwurfs und Abstimmung mit Landesabteilungen durch das Bearbeiterteam; Einarbeitung Stellungnahmen der Gemeinden;

3.2 ZIELE UND WUNSCHLINIEN

3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler

Während es in allen vier betrachteten Gemeinden auch Pendlerinnen und Pendler innerhalb der Region gibt, dominieren aber die Ziele Wien und Eisenstadt den Berufsverkehr. Für diese längeren, nicht mit dem Rad bewältigbaren Distanzen gilt es, eine gute Anbindung und Verknüpfung mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln herzustellen, wobei in Neufeld ein direkter Bahnanschluss vorhanden ist und Hornstein an der Bus-Hauptachse Eisenstadt – Wien liegt.

	Erwerbstätige am Wohnort	Auspendler			Einputler
		gesamt	nach Eisen- stadt	nach Wien	
Hornstein	1.362	1.048	204	370	605
Neufeld	1.347	1.039	167	341	501
Steinbrunn	803	703	173	188	130
Zillingtal	466	414	81	131	37

Abbildung 2: Pendlerrelationen Region Eisenstadt, Statistik Austria 2016

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 gibt es außer **dem Neufelder See als regionalem Ziel** vor allem kleinregionale Ziele, die für die angrenzende(n) Nachbargemeinde(n) von Relevanz sind. Diese sind:

- Bahnhof Neufeld/Leitha
- Bahnhof Müllendorf
- Handel und Ärzte/Fachärzte im Ortszentrum Neufeld/Leitha
- Landessportzentrum VIVA/Steinbrunn Neue Siedlung
- Billa Supermarkt Steinbrunn
- Gewerbegebiet Müllendorf

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 ein Netz an Wunschlinien – den optimalen direkten Verbindungen.

Radbasisnetz Region EU-West Ziele und Wunschlinien

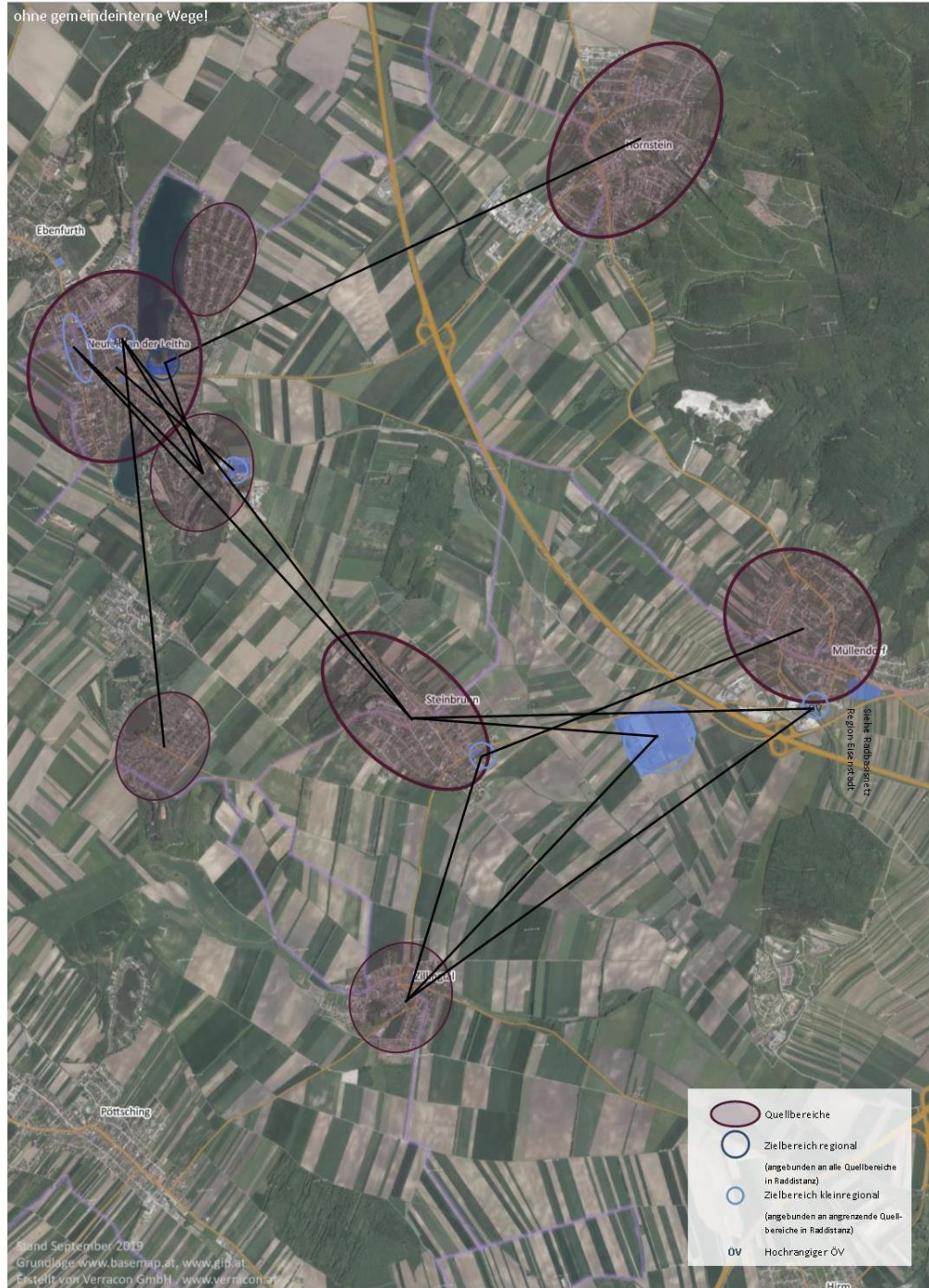


Abbildung 3: Radbasisnetz Region EU-West – Wunschlinien

Die Vielzahl an Wunschlinien kann sich logischerweise nicht 1:1 in einem Radwegenetz wiederfinden. Daher gilt es, die Wunschlinien bestmöglich zusammenzufassen. Hierdurch ergibt sich nachfolgendes Bild:

Radbasisnetz Region EU-West Ziele und Wunschlinien

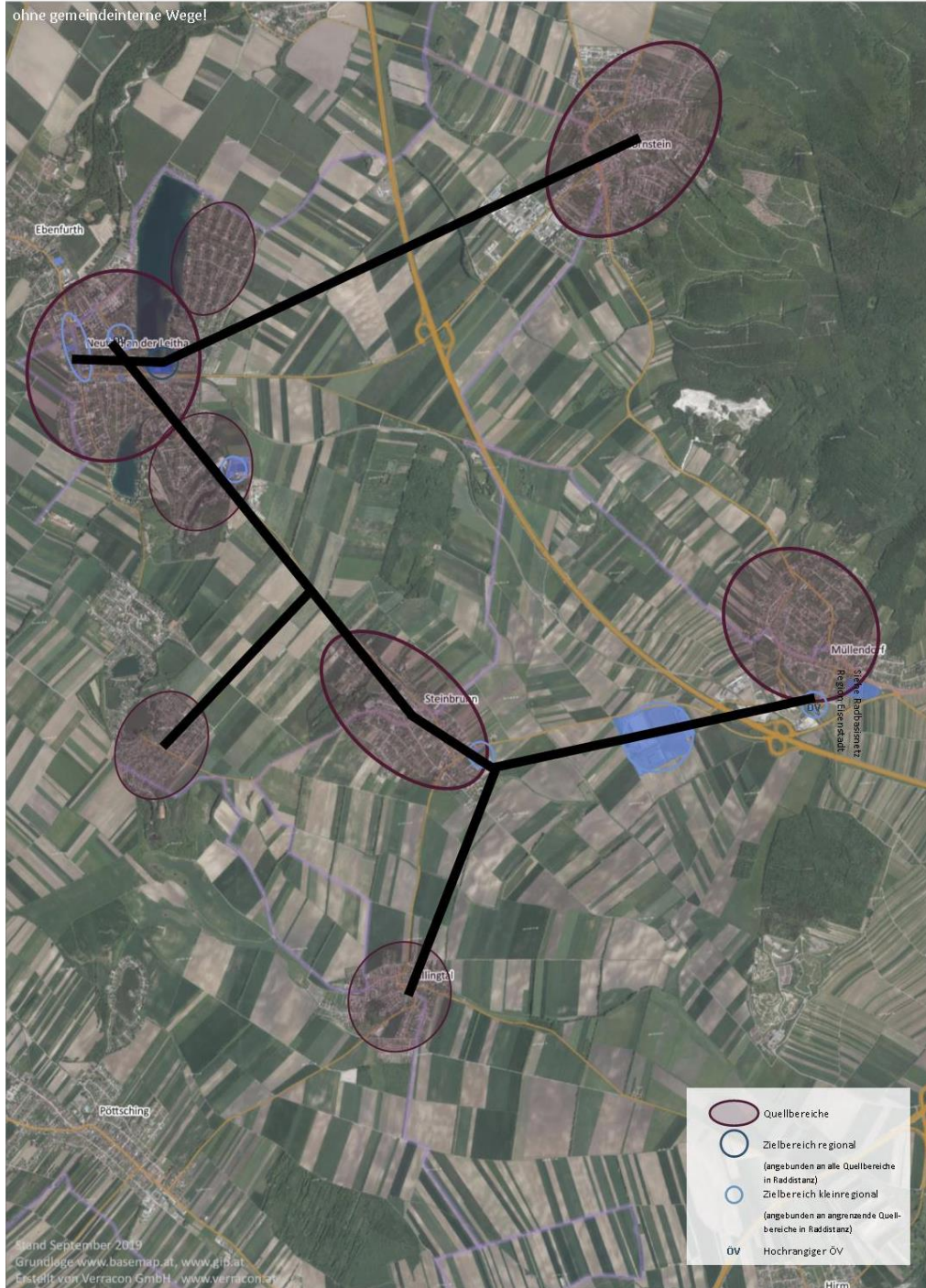


Abbildung 4: Radbasisnetz Region EU-West – zusammengefasste Wunschlinien

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 Eisenstadt-Umgebung West an, ergibt sich folgendes Netz:

Radbasisnetz Region EU-West Zielnetz Gesamtüberblick

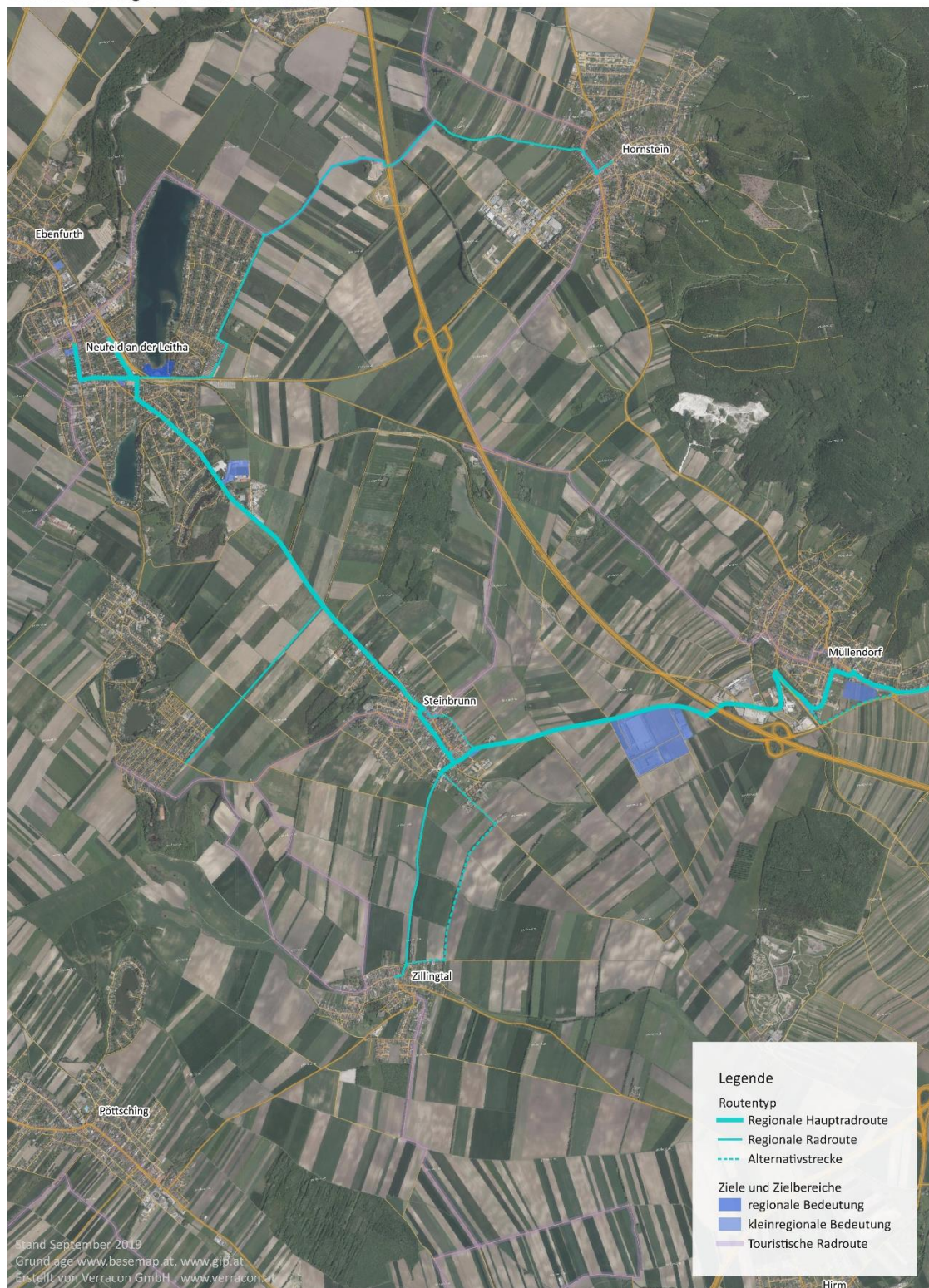


Abbildung 5: Radbasisnetz Region EU-West – Überblick Zielnetz

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.

Radbasisnetz Region EU-West Zielnetz Gesamtüberblick mit Mängelanalyse

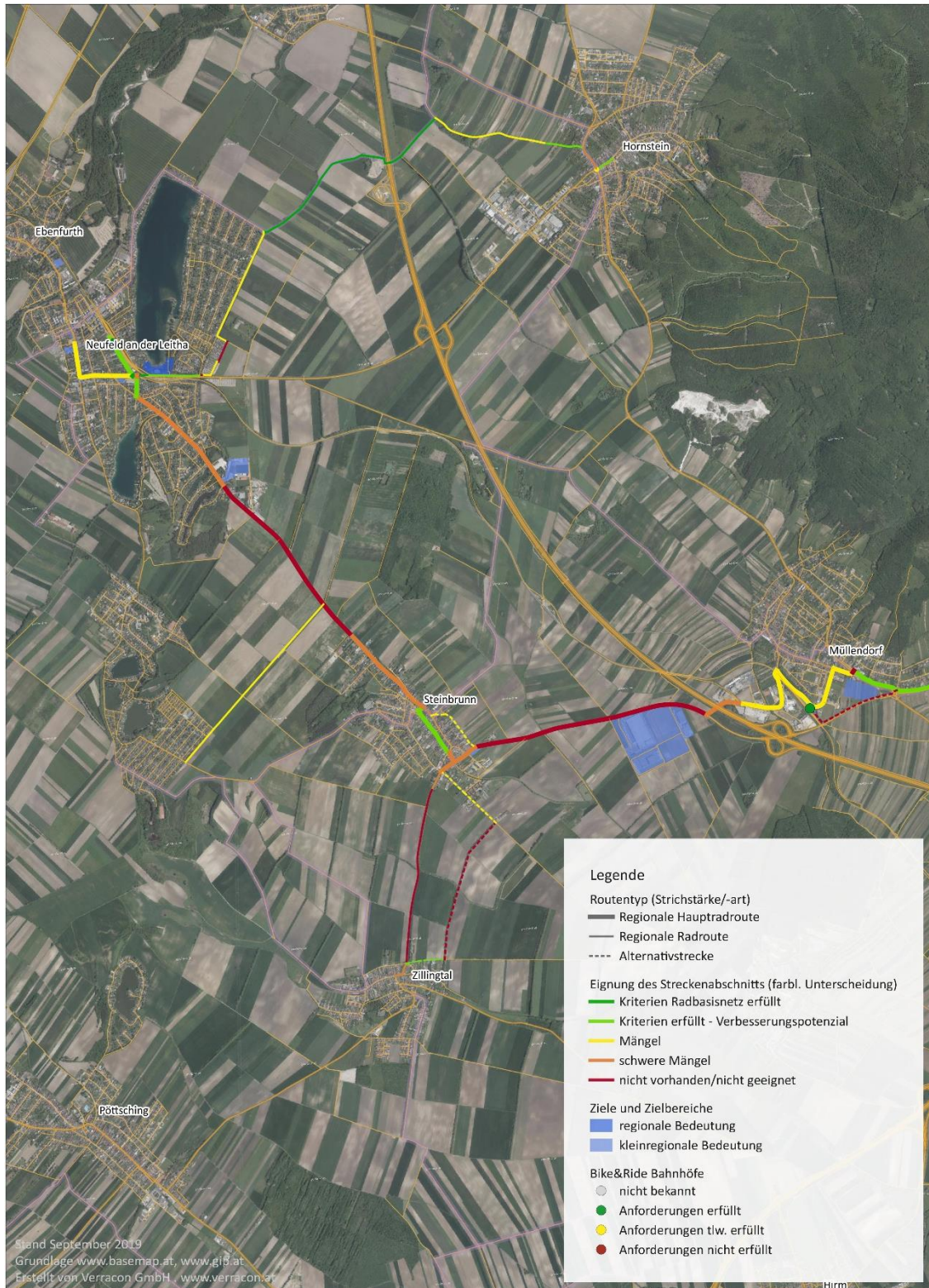


Abbildung 6: Radbasisnetz Region EU-West –Zielnetz mit Eignung für den Alltagsradverkehr

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

In der nachfolgenden textlichen Beschreibung wird von Nord nach Süd 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 BESCHREIBUNG AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Hornstein

Die Marktgemeinde Hornstein ist ein Sonderfall in der betrachteten Region, liegen doch nur wenige Alltagsziele außerhalb der Gemeinde und gleichzeitig in Raddistanz. Während z.B. tägliche Einkäufe in der Gemeinde getätigt werden können, sind die Hauptziele im Berufsverkehr mit Eisenstadt und Wien zu weit entfernt. Einzig der Neufelder See wurde als in den Sommermonaten öfter angefahrenes Ziel genannt. Dieser kann weitgehend über die bestehende touristische Radroute erreicht werden, wobei vom Ort aus eine Führung über den Güterweg Sandäcker (nach einer durchgehenden Asphaltierung) eine kürzere und attraktivere Route darstellt. Um diesen Weg vom untergeordneten innerörtlichen Straßennetz aus zu erreichen, sollte an der B16 zumindest im Abschnitt vom Kreisverkehr bis zum Güterweg eine sichere, begleitende Radinfrastruktur errichtet werden. Die Platzverhältnisse lassen hier z.B. die Schaffung eines kombinierten Geh- und Radweges zu. Wünschenswert wäre eine durchgehende Radinfrastruktur weiter bis zur Lorettostraße, um eine direktere Anbindung der nördlichen Ortsteile zu ermöglichen.

Das untergeordnete Straßennetz in Hornstein ist bereits teilweise verkehrsberuhigt und aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens grundsätzlich fürs Radfahren im Mischverkehr geeignet. Als lokales Ziel ist der Billa Supermarkt an der Neufelder Straße nicht Gegenstand des regionalen Radbasisnetzes. Für die innergemeindliche Raderschließung wäre aber eine Anbindung (getrennte Radinfrastruktur) entlang der Neufelderstraße, die auch das übrige Gewerbegebiet erschließen könnte, wünschenswert.

Die Wochenendsiedlung am Neufelder See liegt ebenfalls noch im Gemeindegebiet von Hornstein. Dort führt die Radroute über eine Privatstraße. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entlang dieser Straße wären jedenfalls notwendig und entsprechende Initiativen des Eigentümers sollten unterstützt werden. Um die Seeumfahrungsstraße nicht bis zur Eisenstädterstraße hin ausfahren zu müssen (und dort einen gefährlichen Freilandabschnitt ohne Radinfrastruktur befahren zu müssen), sollte eine Radfahrmöglichkeit im Bereich des bestehenden Gehweges (Außenseite Mobilheimplatz) und des Parkplatzes geschaffen werden. Derart könnte ein sicherer Anschluss an den Geh- und Radweg auf Neufelder Seite geschaffen werden.

Neufeld an der Leitha

In Neufeld befinden sich mehrere Ziele (See, Handel, Ärzte, Bahnhof etc.) für die angrenzenden Gemeinden. Mit dem Landessportzentrum VIVA (im Steinbrunner Ortsteil Neue Siedlung) liegt ein Ziel der Neufelder Bevölkerung in der Nachbargemeinde Steinbrunn.

In Neufeld gilt für das gesamte Gemeindestraßennetz eine 30 km/h-Beschränkung, wodurch dieses über weite Strecken gut geeignet für den Radverkehr ist. Für eine durchgängige Erschließung innerorts und die Anbindung an die regionalen Routen bedarf es aber auch radtauglicher Bedingungen an den von diesem Geschwindigkeitslimit ausgenommenen Landesstraßen (Hauptstraße und Eisenstädter Straße).

Entlang der Eisenstädter Straße gibt es ab dem Mobilheimplatz einen Geh- und Radweg (abschnittsweise auch separater Radweg), der ab der Bahnhofstraße in einen Mehrzweckstreifen übergeht, welcher durch die Hauptstraße weiter bis an die Gemeindegrenze von Ebenfurth führt. Diese Achse ermöglicht eine gute gemeindeinterne Erschließung und auch aus Hornstein kommend, können so ab der Wochenendsiedlung die wesentlichen Ziele in Neufeld erreicht werden. Der Mehrzweckstreifen ist, den bestehenden Platzverhältnissen geschuldet, leider nur in absoluter Mindestbreite und ohne Sicherheitsaufschläge entlang von Längsparkmöglichkeiten ausgeführt. Da an manchen Stellen auch die Mindestbreite unterschritten wird, sollten wenigstens diese Engstellen entschärft werden. Für ein sicheres Radwegenetz im Alltagsradverkehr ist aufgrund der teilweise hohen Verkehrsbelastung (inkl. Schwerverkehr) mittelfristig eine Neugestaltung mit baulich getrennter Radinfrastruktur notwendig.

Richtung Steinbrunn und somit auch in den direkt an Neufeld angrenzenden Gemeindeteil Steinbrunn Neue Siedlung fehlt hingegen derzeit jede Radinfrastruktur. Hier wird eine Route ausgehend vom bestehenden Radweg bzw. Mehrzweckstreifen an der Eisenstädter Straße (sichere Querungsmöglichkeit schaffen!) durch die Franz Schön-Gasse und weiter entlang der Steinbrunner Straße vorgeschlagen. Während erstere im Mischverkehr befahren werden kann, braucht es für zweitere eine sichere Lösung für den Radverkehr. Wünschenswert wäre eine getrennte Führung – etwa durch die Schaffung eines kombinierten Geh- und Radweges durch die Verbreiterung des bestehenden Gehwegs. Nur wenn dies aufgrund diverser Einbauten nicht umgesetzt werden kann, könnte auch die Einrichtung von Mehrzweckstreifen (mit der dafür notwendigen Verbreiterung der Fahrbahn) angedacht werden.

Steinbrunn

Für die Gemeinde Steinbrunn ist die regionale Anbindung in zwei Richtungen relevant. Einerseits Richtung Neufeld (Bahnhof, Handel, Ärzte etc.) und andererseits Richtung Müllendorf (Bahnhof, Gewerbegebiet). Auf beiden Relationen gibt es derzeit keine radverkehrstaugliche Infrastruktur.

Im Ortsgebiet des Gemeindeteils Steinbrunn Neue Siedlung sollte die von Neufeld ausgehende Radverkehrslösung (siehe letzten Absatz bei der Beschreibung zu Neufeld an der Leitha) entlang der L217 weitergeführt werden. Im Freilandbereich Richtung Steinbrunn benötigt es dafür jedenfalls einen getrennten Radweg (bzw. Geh- und Radweg). Dieser sollte im Ortsgebiet von Steinbrunn soweit es

die Platzverhältnisse zulassen als kombinierter Geh- und Radweg weitergeführt werden. Anschließend ist bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung (Tempo 30 + bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung) eine Führung im Mischverkehr denkbar, wobei die bereits geplanten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bereich des Gemeindeamts jedenfalls förderlich sind. Alternativ wäre eine Route durch die Mittergasse und Teichgasse (Einbahnöffnung) vorstellbar. Für die weitere Verbindung Richtung L102 (und somit nach Müllendorf bzw. Zillingtal) bietet sich eine verkehrsberuhigte Bauerngasse an, wodurch Ziele wie Volksschule und Gemeindezentrum direkt an die Route angebunden wären. Für den anschließend zu befahrenden Abschnitt der Unteren Hauptstraße und die an die Kreuzung anschließenden Bereiche der L102 ist aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse vermutlich nur eine umfangreiche Verkehrsberuhigung möglich. Dieser Problemstelle (inkl. der Bushaltestellen entlang der L102) sollte im Rahmen der Detailplanung besondere Bedeutung geschenkt werden. Im weiteren Verlauf des innerörtlichen Abschnitts der L102 (nach den Bushaltestellen) sollte sowohl Richtung Müllendorf als auch Zillingtal die Errichtung eines Geh- und Radweges möglich sein. Der im Freiland als Begleitweg zur Landesstraße weitergeführt wird. In Müllendorf wird eine Führung über die Fabrikstraße (Schaffung Radinfrastruktur oder Verkehrsberuhigung notwendig) und Bahnstraße als einzige Möglichkeit gesehen.

Die direkte Anbindung des Gemeindeteils Seesiedlung ist nicht Teil des regionalen Radbasisnetzes, da es sich um eine innergemeindliche Erschließung handelt. Bei der Schaffung eines Radweges Steinbrunn-Neufeld könnte diese aber über die bereits geschwindigkeitsbeschränkte Strittfeldstraße erfolgen.

Zillingtal

Vorrangige Priorität für Zillingtal hat die Anbindung Richtung Steinbrunn (Supermarkt, Ärzte etc.) und weiter nach Müllendorf (Bahnhof). Bislang existiert auf dieser Strecke keine radfahrtaugliche Infrastruktur. Aufgrund von Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeitsniveau ist im Freilandabschnitt zwischen Zillingtal und Steinbrunn nur eine getrennte Führung des Radverkehrs und somit die Neuerrichtung eines Radweges denkbar. Naheliegendste und kürzeste Lösung wäre ein Weg begleitend zur L102. Alternativ wäre auch ein Weg entlang des östlich der L102 gelegenen Windschutzgürtels vorstellbar. Diese Wegführung, die in Steinbrunn über die Gartengasse wieder an den Radweg Richtung Müllendorf (und Billa Steinbrunn) angebunden werden könnte, wäre zwar ca. 600m länger, hätte aber den Vorteil des Windschutzes und einer etwas flacheren Topographie.⁴

Falls es zu einer Realisierung des Radweges zwischen Steinbrunn und Neufeld kommen sollte, wäre Zillingtal über die bestehende touristische Radroute Richtung Steinbrunn Seesiedlung und weiter über die Strittfeldstraße auch Richtung Neufeld angebunden.

⁴ Die Route zwischen Zillingtal und Steinbrunn wird nicht als regionale Hauptradroute eingestuft, da das Kriterium eines Quellpotenzials von zumindest 1.000 Personen im Fall von Zillingtal nicht erfüllt ist.

4.2 BEISPIELE AUS DER BEFAHRUNG



Hornstein: Billa-Supermarkt an der Neufelder Straße ohne direkte Radanbindung aus den Wohngebieten



Hornstein: Radfahren im Mischverkehr im untergeordneten Straßennetz



Hornstein: Kürzeste Radroute nach Neufeld über den Sandackerweg



Hornstein: Fehlende Radinfrastruktur an der B16



Hornstein Seesiedlung: Potenzial zur Verkehrsberuhigung auf Privatstraße



Hornstein Seesiedlung: Gehweg am Mobilheimplatz als Lücke im Radnetz Richtung Neufeld



Neufeld: Geh- und Radweg im Bereich Seebad



Neufeld: Getrennter Radweg zwischen Bahnstrecke und Bahnhofstraße



Neufeld: Positiv – Verkehrsberuhigtes Gemeindeftraßennetz



Neufeld: Gute, eingangsnaher Abstellmöglichkeiten bei Spar Supermarkt



Neufeld: Mehrzweckstreifen in der Hauptstraße



Neufeld: Überdachte Abstellmöglichkeit beim Bahnhof



Neufeld: Fehlende Radinfrastruktur in der Steinbrunner Straße L217



Steinbrunn Neue Siedlung: ebenso fehlende Radinfrastruktur an der L217



Steinbrunn: Notwendigkeit für getrennten Radweg im Freilandbereich der L217



Steinbrunn: Platzverhältnisse in der Oberen Hauptstraße sollten getrennte Radverkehrsführung zulassen



Steinbrunn: Geschwindigkeitsbeschränkung Güterweg Strittfeld (Seesiedlung)



Steinbrunn: Bauerngasse als vorgeschlagene Radroute (nach bereits geplanter Verkehrsberuhigung)



Steinbrunn: Positiv – Abstellmöglichkeit bei BILLA Supermarkt



Steinbrunn – Müllendorf: L102 nicht radverkehrstauglich



Steinbrunn: Kreuzungsbereich L102-Untere Hauptstraße – Aufgrund Platzverhältnissen getrennte Radinfrastruktur schwierig realisierbar -> Verkehrsberuhigung



Zillingtal: Ähnlich problematische Platzverhältnisse in Teilbereichen der L102



Zillingtal: Anstieg der L102 nach Ortsende – Freilandbereich Richtung Steinbrunn nicht radverkehrstauglich



Zillingtal: Über touristische Radroute zur Steinbrunner Seesiedlung künftig auch Anbindung Richtung Neufeld möglich

4.3 VORGESCHLAGENE MAßNAHMEN

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

	Maßnahme								sonstige Maßnahme / Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrweckstreifen	
Abschnitte in Hornstein									
B16 Kreisverkehr bis Sandäckerweg						✓		(✓)	getrennte Radinfrastruktur optimalerweise bis Lorettostraße
Sandäckerweg									durchgehend staubfreier Belag
Seesiedlung - Weekendstraße XIV	✓				(✓)	(✓)			Verkehrsberuhigung der Privatstraße wünschenswert
Seesiedlung: Mobilheimplatz - Parkplatz						✓			Lücke Weekendstraße XIV zur Eisenstädterstraße schließen
Abschnitte in Neufeld an der Leitha									
Eisenstädterstraße - Hauptstraße						(✓)		(✓)	Engstellen MZS entschärfen - mittelfristig getrennte Radinfrastruktur
Franz Schön-Gasse - Eisenstädter Straße				✓					
L217 Steinbrunner Straße (Franz Schön-Gasse bis Gemeindegrenze)						✓		(✓)	
Abschnitte in Steinbrunn									
L217 Anton Prokschstraße (Ortsgebiet Steinbrunn Neue Siedlung)						✓		(✓)	
L217 Steinbrunn Neue Siedlung - Steinbrunn						✓			
L217 Steinbrunn Obere Hauptstraße	(✓)					(✓)		(✓)	Soweit möglich Geh- und Radweg, bei unzureichendem Platz Verkehrsberuhigung
Bauergasse gesamter Verlauf	✓				(✓)				
Untere Hauptstraße (zwischen Bauergasse und L102)	✓								
L102 Ortsgebiet Steinbrunn	(✓)			✓		(✓)		(✓)	Soweit möglich Geh- und Radweg, bei unzureichendem Platz Verkehrsberuhigung
L102 Ortsende Steinbrunn bis Fabrikstraße Müllendorf						✓			
Zillingtal									
L102 Steinbrunn - Zillingtal						✓			Alternativ Radweg entlang Windschutzgürtel (+Verkehrsberuhigung Gartengasse Steinbrunn)
L102 nördlicher Ortsbeginn bis Waldgasse	✓					(✓)		(✓)	Anbindung an untergeordnetes Netz herstellen



Abbildung 7: Radbasisnetz Region EU-West –Eignung der Bestandsinfrastruktur nördlicher Teil

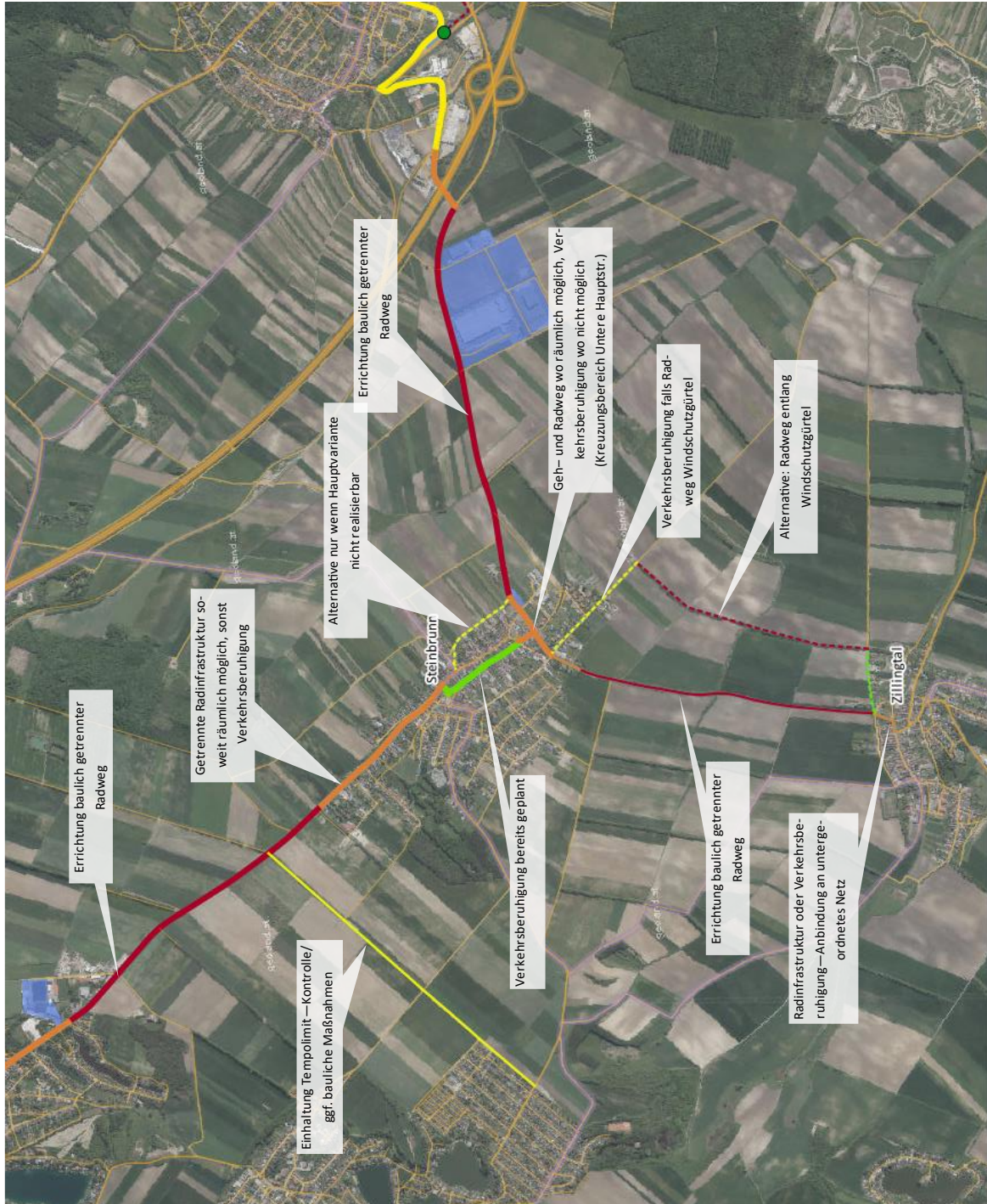


Abbildung 8: Radbasisnetz Region EU-West –Eignung der Bestandsinfrastruktur südlicher Teil

4.4 ANGRENZENDES RADBASISNETZ EISENSTADT

Eisenstadt liegt zwar grundsätzlich nicht mehr innerhalb der definierten Distanz mit hohem Radpotenzial bei Alltagswegen. Aufgrund der starken Ausrichtung der betrachteten Gemeinden auf Eisenstadt, werden für (sportlichere) Radfahrerinnen und Radfahrer nachfolgend kurz die weiterführenden Routen nach Eisenstadt dargestellt.

Von Müllendorf ausgehend gelangt man über Großhöflein und eine nördliche Route ins Zentrum von Eisenstadt und über eine südlichere Route am Eisbach in Richtung der Gewerbegebiete von Eisenstadt. Beide Routen können heute bereits befahren werden, wobei insbesondere in der Ortsdurchfahrt Kleinhöflein und im weiteren Verlauf auch in Eisenstadt selbst für ein sicheres Radwegenetz noch Lücken geschlossen werden müssen.



Abbildung 9: Auszug aus dem Radbasisnetz Region Eisenstadt (Müllendorf – Großhöflein – Eisenstadt)

5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN

5.1 RADROUTEN

		Radrouten Alltag			Radrouten Freizeit und Tourismus
		Regionale Radroute/Regionale Hauptradroute	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	(✓)	(✓)	(✓)	
	Bevorzugung an Knoten, Querungshilfen	(✓)			
Ausstattung	Abstellanlage an allen Zielen	✓	✓	✓	✓
	Beschilderung/Wegweisung	✓	✓	✓	✓
	Infotafeln, weiterführende Information				✓
	Servicestationen	✓			✓
	Beleuchtung	(✓)	(✓)	(✓)	
	Rastplätze, Trinkbrunnen				✓
	Einkehrmöglichkeiten				✓
	Radfreundliche Beherbergungsbetriebe				(✓)
	Attraktivierung (Haltegriffe, Fußstützen bei Ampeln etc.)	(✓)	(✓)		
	Mülleimer	(✓)			✓
Instandhaltung	Bauliche Instandhaltung	✓	✓	✓	✓
	Reinigung/Müllbeseitigung	✓	✓	✓	✓
	Winterdienst	✓	✓	(✓)	
Förderfähig (Landesförderung)	ja	nur Anbindung höherrangiger ÖV	nein	ja	

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓

5.2 ABSTELLANLAGEN

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

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓

6 GLOSSAR

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

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