



BURGENLAND RADELT ...

RADBASISNETZ REGION OBERWART

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: 08.01.2020

VERRACON
Verkehr · Erreichbarkeit · Raum

INHALT

1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN	3
2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ	6
2.1 Die Radbasisnetze im Burgenland.....	6
2.2 Alltagsradverkehr vs. Freizeitradverkehr	8
2.3 Woraus kann ein Radverkehrsnetz bestehen?.....	10
3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ	12
3.1 Ein gemeinsamer Prozess	12
3.2 Ziele und Wunschlinien.....	13
3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler	13
3.2.2 Wichtige regionale Ziele	14
3.2.3 Wunschliniennetz	15
3.3 Abgleich mit der Bestandsinfrastruktur	16
4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE	20
4.1 Oberwart (Stadtgebiet).....	20
4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	20
4.1.2 Beispiele aus der Befahrung	22
4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	24
4.2 Unterwart, Rotenturm an der Pinka, Jabing und Großpetersdorf	26
4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	26
4.2.2 Beispiele aus der Befahrung	28
4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	31
4.3 Kemeten	33
4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	33
4.3.2 Beispiele aus der Befahrung	33
4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	34
4.4 Bad Tatzmannsdorf, Unterschützen und St. Martin in der Wart	36
4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	36
4.4.2 Beispiele aus der Befahrung	37
4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	38
5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN.....	40
5.1 Radrouten.....	40
5.2 Abstellanlagen	41
6 GLOSSAR.....	42

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.

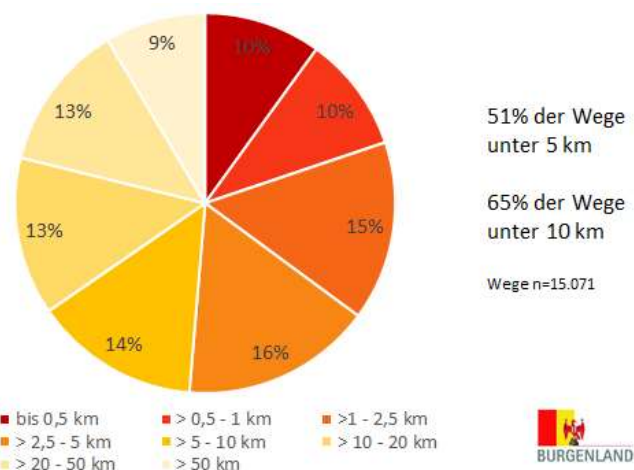


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

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

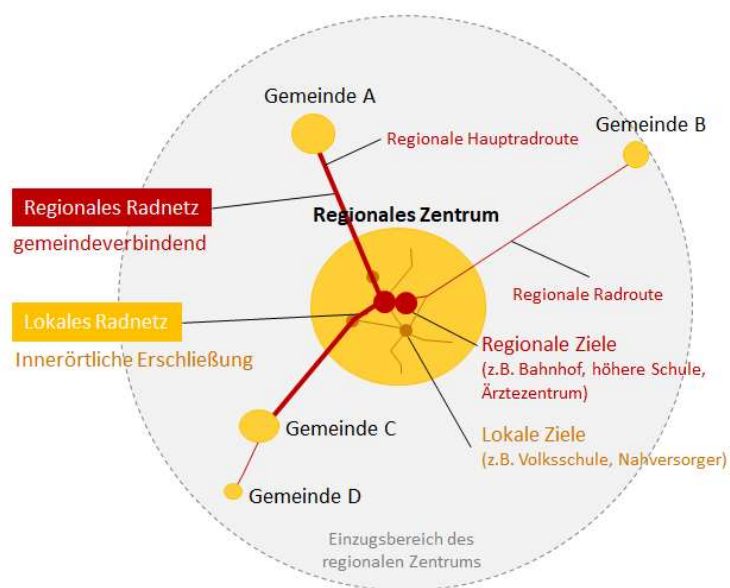
Im Jahr 2014 wurde unter dem Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen: nachhaltig – innovativ - sicher“ die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beschlossen. Aus dem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess mit über 24.000 teilnehmenden Personen bei der Haushaltsbefragung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

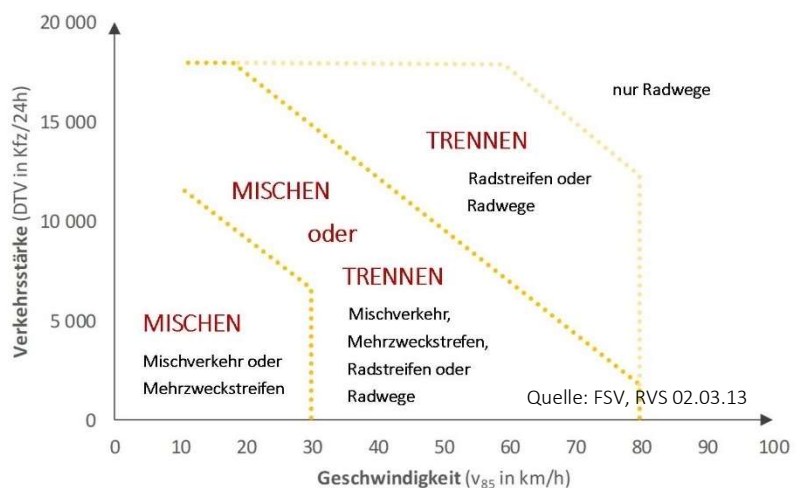
	Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel	
Alltagsradverkehr	Fährt zügig	Fährt eher gemütlich	Freizeitradverkehr
	Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist	
	Fährt eher Ziele im Ortsgebiet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

->



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 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

- März 2019: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeiterteam
- 18. März 2019: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Festlegung der Ziele in der Region
- April/Mai 2019: Wunschliniennetz und Befahrungen durch das Bearbeiterteam,
- 21. Mai 2019: Befahrung mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Diskussion von ersten Maßnahmenvorschlägen
- Juni 2019: Finalisierung des Netzentwurfs und Abstimmung mit Landesabteilungen durch das Bearbeiterteam; Einarbeitung der Anmerkungen der Gemeinden;
- 2. Juli 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 Oberwart, weitere relevante Pendlerströme gehen nach Großpetersdorf und Bad Tatzmannsdorf. 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 (G1) herzustellen.

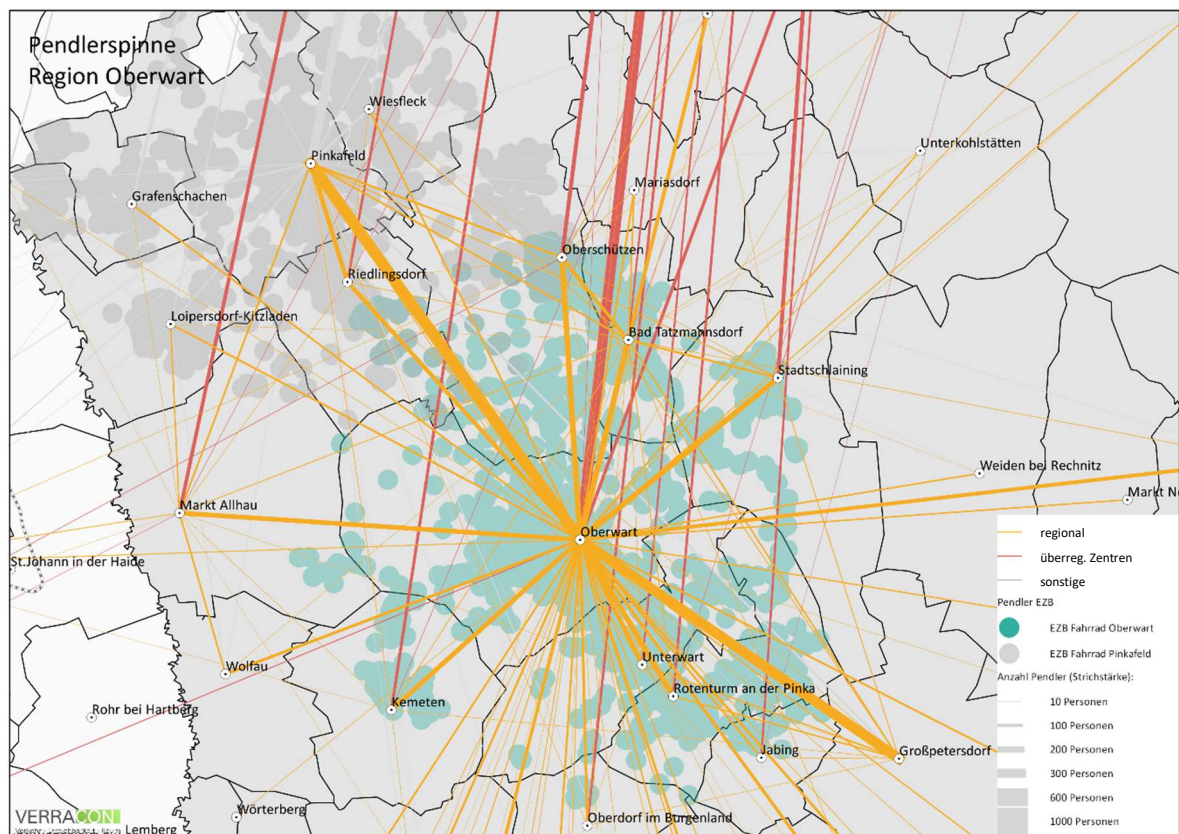


Abbildung 2: Pendlerrelationen Region Oberwart, Statistik Austria 2011

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 Oberwart – Wiener Straße und angrenzende Straßenzüge (Handel, Stadtamt, BH, AMS, Finanzamt, Wifi etc.)
- Schulgasse Oberwart (HAK, Gymnasium, Krankenhaus, Berufsschule)
- Einkaufszentrum eo Oberwart und umliegende Handelsbetriebe
- Industriegebiet Unterwart
- Therme und zugehörige Großhotels in Bad Tatzmannsdorf

Die Bildungseinrichtungen in Oberschützen wären zwar gerade noch in der vorgegebenen Distanz zum Bezirksvorort, werden aber in Kombination mit der Topografie (ca. 60 Höhenmeter) wegen zu geringem Potenzial aus der Betrachtung für den Alltagsradverkehr ausgenommen.

Als kleinregionale Ziele wurden definiert:

- weitere Ziele in der Schulgasse Oberwart (Freibad, NMS)
- weitere größere Nächtigungsbetriebe in Bad Tatzmannsdorf
- Gewerbegebiet Oberwart Nord
- Informstraße Oberwart (Messezentrum, Sportanlagen)
- Gewerbegebiet Großpetersdorf
- NMS Großpetersdorf
- Freibad Großpetersdorf

3.2.3 Wunschliniennetz

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

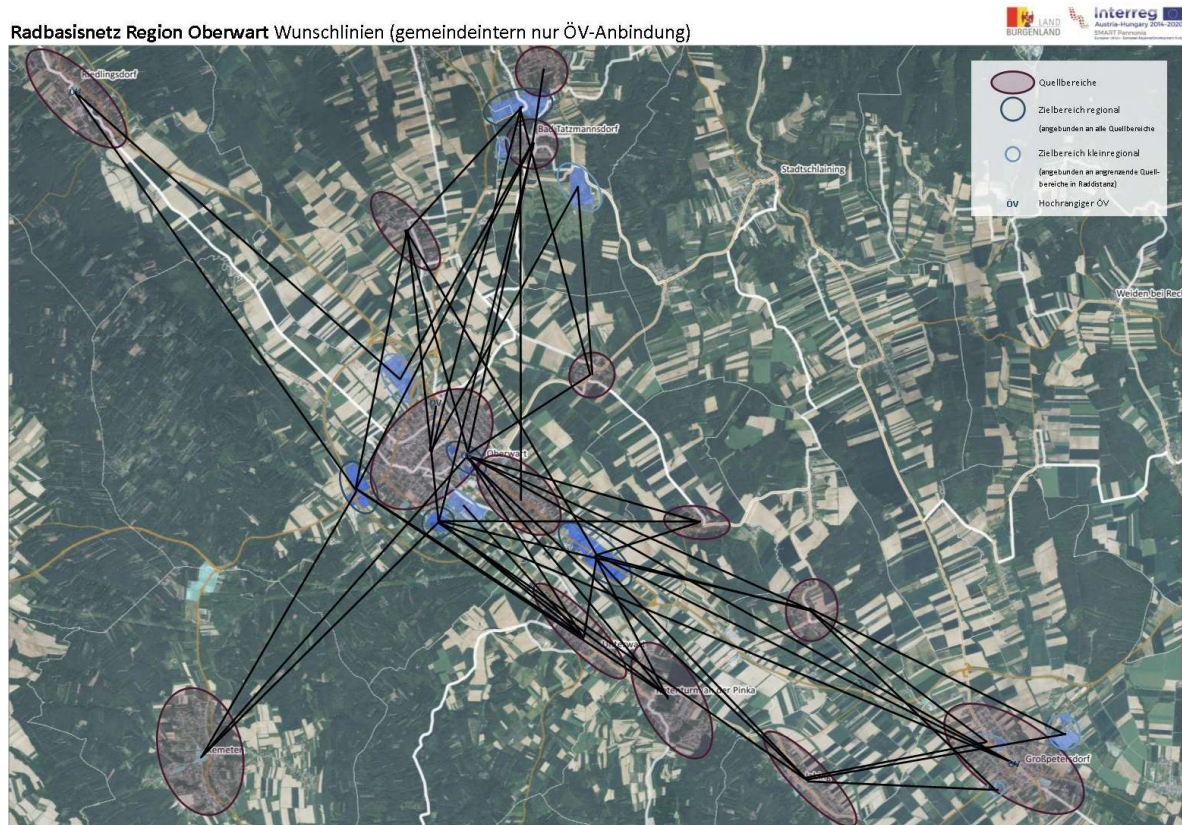


Abbildung 3: Radbasisnetz Region Oberwart – Wunschlinien

Aufgrund der Vielzahl an Wohnstandorten und Zielpunkten in der Region um Oberwart zeigt obige Karte ein dichtes Netz an Wunschlinien. Eine Dichte, die sich in einem Radbasisnetz in dieser Form logischerweise nicht wiederfinden kann. Daher gilt es, die Wunschlinien bestmöglich zu bündeln. Hierdurch ergibt sich nachfolgendes Bild:

Radbasisnetz Region Oberwart Wunschlinien zusammengefasst (gemeindeintern nur ÖV-Anbindung)

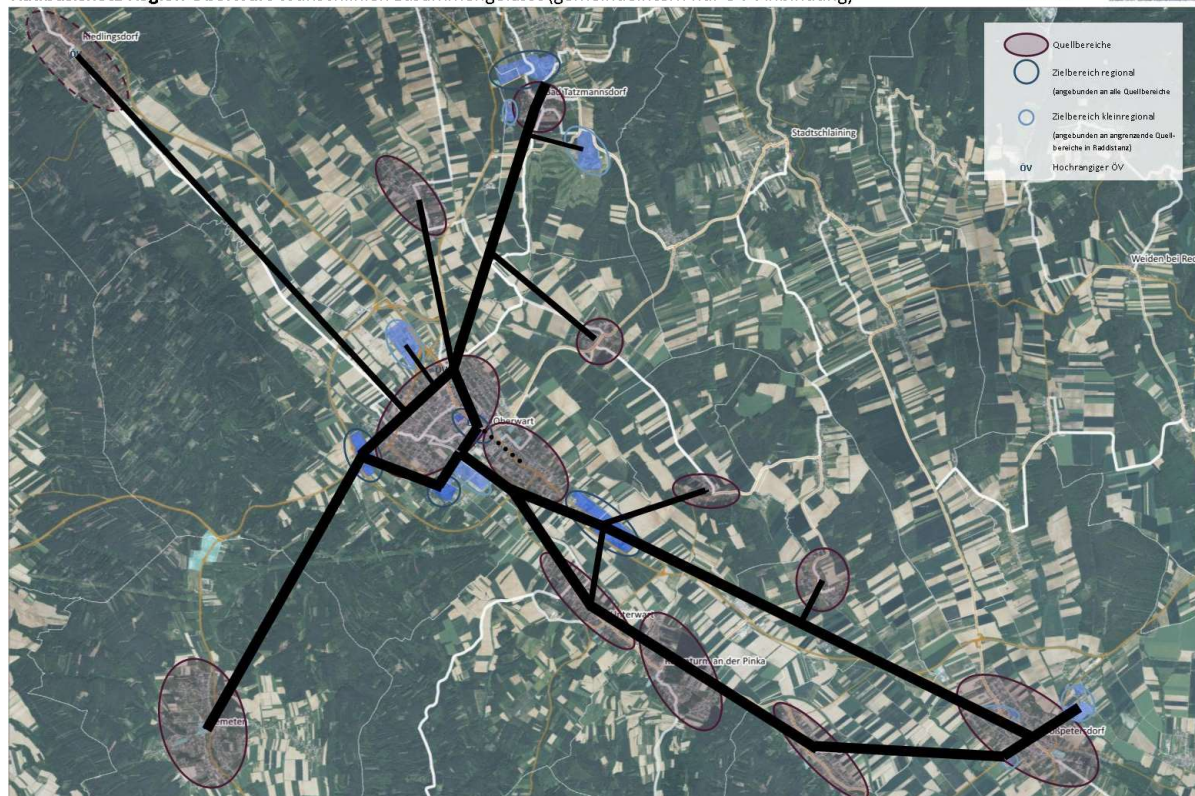


Abbildung 4: Radbasisnetz Region Oberwart – zusammengefasste Wunschlinien

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 Oberwart an, ergibt sich folgendes Netz:

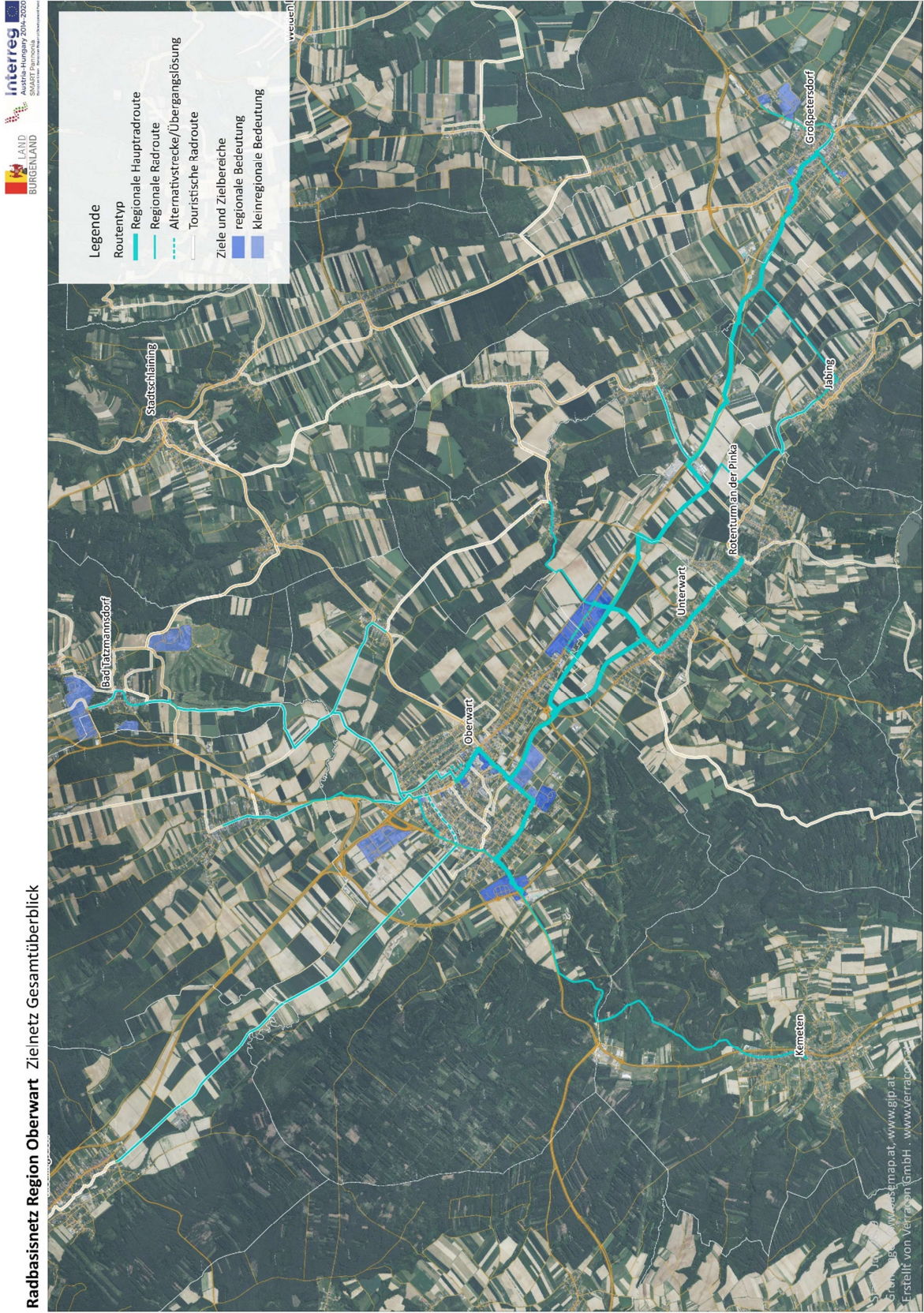


Abbildung 5: Radbasisnetz Region Oberwart – Überblick Zielnetz

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 Maßnahmenvorschläge geschaffen, die im nachfolgenden Kapitel im Detail vorgestellt werden.

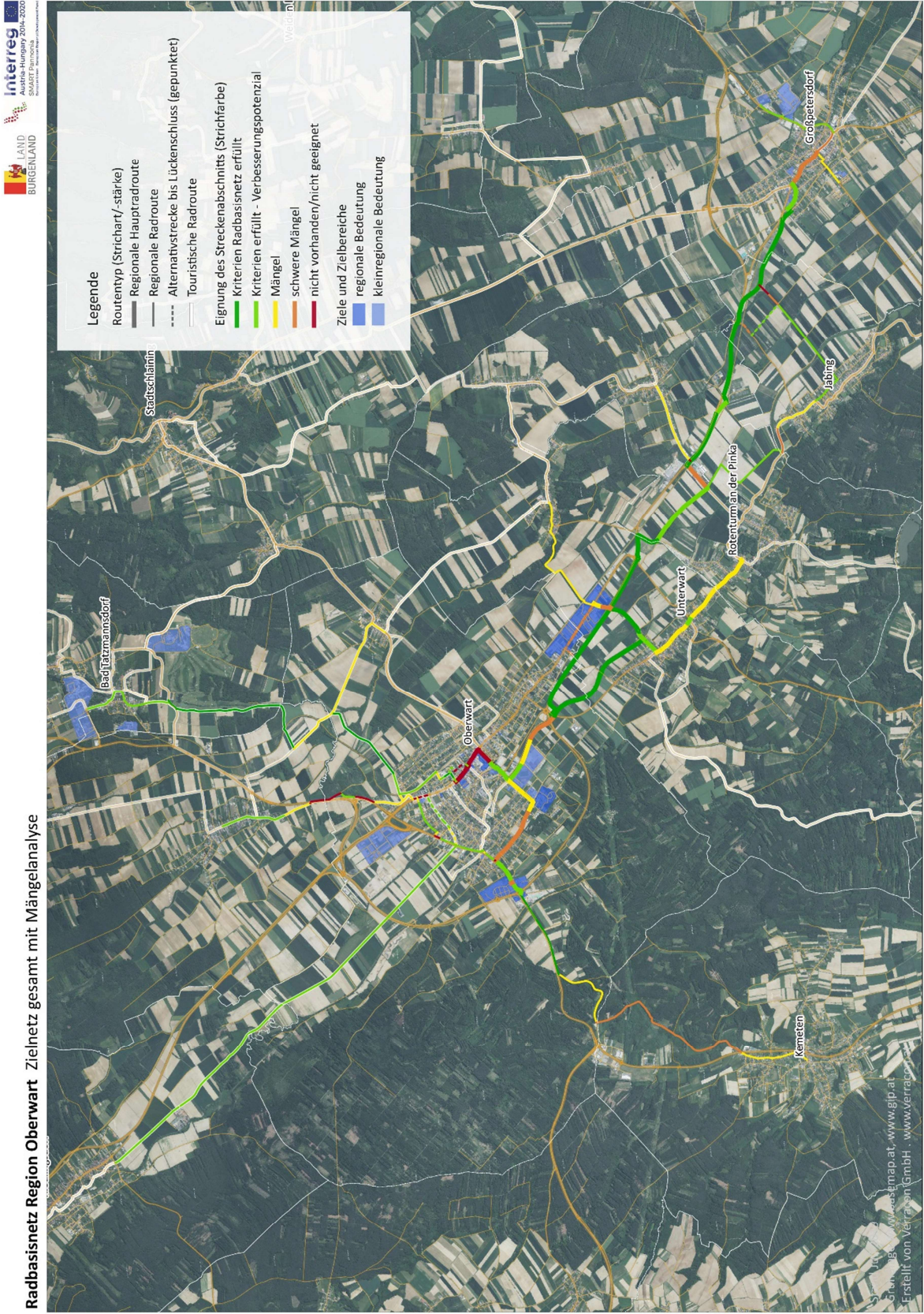


Abbildung 6: Radbasisnetz Region Oberwart –Zielnetz mit Eignung für den Alltagsradverkehr

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Nachfolgende Maßnahmenvorschläge sind neben dem gesondert betrachteten Stadtgebiet von Oberwart zur besseren Übersicht in drei weitere Teilbereiche aufgeteilt – die Gemeinden südöstlich des Bezirksvororts (Unterwart, Rotenturm an der Pinka, Jabing, Großpetersdorf), im Süden Kemeten sowie im Norden die Ortschaft Unterschützen (Gemeinde Oberschützen) und Bad Tatzmannsdorf.

Oberschützen und Riedlingsdorf sind bereits heute über touristische Radrouten mit dem Bezirksvorort verbunden. Aufgrund der Distanz (Riedlingsdorf) bzw. der Kombination von Distanz mit ungünstiger Topografie (Oberschützen) wird für diese beiden Relationen ein geringeres Potenzial für den Alltagsradverkehr gesehen. Daher wird auf diese Gemeinden/Gemeindeteile nachfolgend nicht im Detail eingegangen.

4.1 OBERWART (STADTGEBIET)

4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Ein Großteil der Ziele mit regionaler Bedeutung liegt im Oberwarter Stadtgebiet. Es können hierbei drei Schwerpunkte ausgemacht werden – das Ortszentrum an der Wiener Straße mit Handel und Behörden, die Schulgasse und angrenzende Bereiche mit Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie dem Krankenhaus und das Einkaufszentrum eo Oberwart und die umliegenden Handelsbetriebe.

Aus regionaler Sicht sollten vorrangig diese drei Zielbereiche angebunden sein. Da es mehr oder weniger in allen Himmelsrichtungen Nachbarorte in Raddistanz gibt, gilt es Anbindungen aus vier Richtungen sicherzustellen. Da die bestehenden Verbindungen aus Süden (Kemeten) und Norden (Unterschützen, Bad Tatzmannsdorf) am westlichen Rand auf das Stadtgebiet treffen und die Verbindung aus Osten an der Pinka eher zentral auf das Stadtgebiet stoßen, ergibt sich aufgrund der Anordnung der Ziele als logische Erschließungsform eine Ringführung Zentrum – Schulgasse – Dornburggasse – B50 – Zentrum. Abgehend von diesem Ring führen die Radrouten ins eo Oberwart bzw. in die Nachbargemeinden. Diese Führung ermöglicht, ergänzt um bestehende Routen im Innenbereich (Bachgasse, Grad Erdödystraße) nicht nur die regionale sondern auch eine gute innergemeindliche Erschließung.

Um diesen Erschließungsring mit den jeweiligen Anschlüssen ins Umfeld zu realisieren, bedarf es noch einer Anzahl von Maßnahmen, die nachfolgend kurz beschrieben werden sollen:

Den umfangreichsten Eingriffspunkt muss die Durchlässigkeit ins und durch das Zentrum darstellen. Zumindest mittelfristig muss aus Radverkehrssicht eine Umgestaltung des Zentrums (etwa Begegnungszone Wiener Straße zwischen Schlainingerstraße und Andreas Hoferstraße mit gleichzeitiger Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die bestehende Umfahrungsstraße) angestrebt werden. Derzeit ist die Querung der Stadt mit dem Auto noch zu attraktiv, als das Transitfahrten anstatt durch das Stadtzentrum, auf die Umfahrungsstraße verlagert würden. Als Übergangslösung ließe die Breite

des bestehenden Gehwegs zwischen Schulgasse und Bahnhofstraße die Einrichtung eines Geh- und Radwegs zu. Dieser wäre über die Bahnhofstraße, Lisztgasse, Othmar Spanngasse, Molkereistraße und Richard Wagnergasse in Richtung des Radwegs nach Bad Tatzmannsdorf anzubinden.

Anschließend an die Zentrumsdurchfahrt sollte die Route durch die Schulgasse mit ihrer Vielzahl an Zielpunkten führen. Hier besteht teilweise heute schon Radinfrastruktur, teilweise könnten breite Gehwege zumindest als Übergangslösung bis zu einer Neugestaltung als Geh- und Radwege (Bereich EMS bis Krankenhaus) ausgewiesen werden. Zwei Problemstellen, die es zu lösen gilt, sind die Einbahnführung zwischen Badgasse und Zentrum sowie die Brücke über die Pinka. Die Öffnung der Einbahn für Radfahrer ist im bestehenden Zustand aufgrund der gegebenen Fahrbahnbreite und der angrenzenden Parkstreifen zwar grundsätzlich möglich, aber kritisch zu sehen. Hier wird es zumindest im zentrumsangrenzenden Teil (Bereich Wiener Straße bis HAK) einer Neuorganisation des Straßenraums bedürfen. Die beste Lösung für die Querung der Pinka wäre eine separate Brücke für den Rad(und Fuß)verkehr östlich an die bestehende Brücke anschließend.

In der Dornburggasse besteht über längere Strecken ein separater Gehweg, dessen Breite eine Nutzung als kombinierter Geh- und Radweg zuließe. Nur im letzten Abschnitt vor der B50 (ab Neue Gasse) ist eine Führung im Mischverkehr und somit eine Temporeduktion notwendig. Aufgrund der hohen Verkehrsstärke kann diese aber auch nicht als optimale Lösung betrachtet werden. Mittelfristig sollte daher (im Zuge der Errichtung des neuen Krankenhauses mit eigener Zufahrt ab B63a) eine Neuorganisation der Verkehrsströme (Verkehrslenkung, ggf. Abbiegeverbote und eine Verkehrsberuhigung der Dornburgstraße das Ziel sein.

Entlang der B50 besteht über weite Strecken ein kombinierter Geh- und Radweg, der punktuell verbessert werden sollte (Übergänge – neue Möglichkeit der kombinierten Rad- und Fußgängerübergänge; Engstelle). Zudem sollte eine Radfahrüberfahrt an der bestehenden Lichtsignalanlage (Höhe Burger King) Richtung Einkaufszentrum eo geschaffen werden. Im Norden gilt es, die Lücke von der B50 zum Radweg Richtung Bad Tatzmannsdorf zu schließen. Je nach Möglichkeit der Schaffung getrennter Radinfrastruktur an der B63 kann dieser Lückenschluss durch die Werfelgasse oder die Wiesengasse erfolgen.

Für die Anbindung dieses Erschließungsrings an das Industriegebiet Unterwart und die östlichen Gemeinden sollte am Rechten Pinkaufer in den Abschnitten außerorts eine Geschwindigkeitsbeschränkung (zumindest 50 km/h) erlassen oder als Alternative der Weg am Linken Pinkaufer durchgängig asphaltiert werden.

Anmerkung: In Oberwart bestehen viele kombinierte Geh- und Radwege. Seit der 30. Novelle der StVO können im Zuge von Geh- und Radwegen gemeinsame Schutzwege/Radfahrüberfahrten eingerichtet werden (§ 2 Abs. 1 Z 12a). Dies ermöglicht an vielen Stellen eine einfachere und klarere Verkehrsführung.



4.1.2 Beispiele aus der Befahrung



Bestehender Gehweg im Bereich Rathaus bis Bahnhofstraße



Einbahnabschnitt Schulgasse (Blickrichtung Wiener Straße)



Bestehende Radinfrastruktur Schulgasse



Schulgasse Problemstelle Pinkaquerung (Pfeil = Standort möglicher Radbrücke)



Gehweg an der Dornburggasse



Unterbrechung des kombinierten Geh- und Radwegs an der B50 aufgrund einer Engstelle (Ecke Dornburggasse)



Kombinierter Geh- und Radweg Richtung Einkaufszentrum (mit Falschparkern)



Empfohlener Standort Radfahrüberfahrt Richtung Einkaufszentrum



Teilw. verkehrsberuhigte Wiesengasse als eine der Alternativen zwischen B50 und Oberwart Nordost/Radroute Bad Tatzmannsdorf



Problemstelle an der Wienerstraße – Querungsmöglichkeit und Radinfrastruktur bis Werfel- oder Wiesengasse notwendig



Radroute am rechten Pinkauer – kein Geschwindigkeitslimit außerorts



Linkes Pinkauer – Weg derzeit nur beschränkt radtauglich

4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme								sonstige Maßnahme / Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen		
B63 Wienerstraße zwischen Schlainingerstraße und Andreas Hofergasse	(✓)								mittelfristig Verkehrsberuhigung/ Begegnungszone
B63 Wienerstraße zwischen Schulgasse und Bahnhofstraße					✓				Übergangslösung bis Neugestaltung: Gehweg an der Nordseite als kombinierten Geh- und Radweg ausweisen
Bahnhofstraße Richtung Othmar Spanngasse					(✓)				Bis Neugestaltung Wienerstraße Übergangslösung schaffen (z.B. Weg Bahnhof-Lisztgasse erweitern)
B63 Wienerstraße Einmündung Schulgasse			✓						
Schulgasse zwischen Badgasse und Wienerstraße			(✓)		(✓)				Fortführung Geh- und Radweg prüfen - ggf. Reduktion Parkplätze im letzten Abschnitt vor Hauptplatz
Schulgasse Querung Pinka									Radfahrbrücke errichten
Schulgasse zwischen Pinka und Dornburggasse					✓				Bestehenden Gehweg als kombinierten Geh- und Radweg ausweisen, mittelfristig Neugestaltung
Dornburggasse zwischen Krankenhaus und Berggasse bzw. Neue Gasse					✓				Bestehenden Gehweg als kombinierten Geh- und Radweg ausweisen, mittelfristig Neugestaltung
Dornburggasse zwischen Berggasse bzw. Neue Gasse und B50	✓								Mittelfristig Verkehrsberuhigung/ Neugestaltung
B50 Höhe Dornburggasse					✓				Entfernung der Engstelle beim Geh- und Radweg anstreben (im Zuge einer Neuorganisation der ortsinternen Verkehrsströme Notwendigkeit Linksabbieger prüfen)
B50 gesamter Verlauf Geh- und Radweg			✓						Querungssituationen überprüfen (ggf. Bevorrangung Radverkehr, Möglichkeit kombinierter Schutzwege/ Radfahrüberfahrten, Einsehbarkeit, Abschrägungen)
B50 Zufahrt EO Höhe Burger King			✓						
Werfelgasse bzw. Wiesengasse (je nach Anbindungsmöglichkeit an der B63)	(✓)				(✓)				Verbindung B50 zu B63 durchgängig mit 30km/h-Beschränkung oder mit Radweg
B63 Wienerstraße zwischen Werfel- oder Wiesengasse und P&R-Anlage					✓				
B63 Wienerstraße Höhe P&R-Anlage			✓						
Molkereistraße zwischen Othmar Spanngasse und Bahnübergang	✓								
Rechtes Pinkauer Ortsende Oberwart bis Unterwartherstraße		✓							
B63 Industriegebiet Unterwart zwischen Gemeindegrenze und zumindest Untertrumstraße					✓				

4.2 UNTERWART, ROTENTURM AN DER PINKA, JABING UND GROßPETERSDORF

4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Bedingt durch die Lage der Ortschaften östlich von Oberwart ergeben sich zwei zu erschließende Radachsen – einerseits im Bereich der B63 die Verbindung nach Großpetersdorf (mit Anbindung von Eisenzicken und Sziget i.d.Wart), andererseits auf der anderen Seite der Pinka Unterwart, Rotenturm a.d.Pinka und Jabing. Die Hauptziele all dieser Ortschaften liegen in Oberwart. Daneben ist das Industriegebiet Unterwart als zusätzliches regionales Ziel zu betrachten. In Großpetersdorf gibt es Ziele mit kleinregionaler Bedeutung (Freibad, Gewerbe und Handel, Mittelschule), die auch für umliegende Gemeinden wie Jabing gewisse Relevanz haben.

Die Verbindung zwischen Oberwart und Großpetersdorf wird bereits heute über weite Strecken mit einem getrennt geführten Radweg hergestellt. Nur in kleineren Abschnitten wird die Radroute im Mischverkehr geführt, wobei hier die Bahnhofstraße (Rotenturm, entlang Sägewerk) problematisch ist. In diesem Abschnitt wäre eine Temporeduktion notwendig. Durch eine alternative Führung über den Güterweg (Bruckwiesen) ab dem Umspannwerk könnte dieser kritische Abschnitt zwar aus Großpetersdorf kommend umfahren, müsste aber auf der Verbindung nach Sziget in der Warth noch immer befahren werden. Eine zweite problematische Stelle entlang dieser Radroute ist die Querung der Straßenverbindung von Unterwart Ort ins Industriegebiet. Hier weist zwar ein Gefahrenzeichen auf den querenden Radverkehr hin, da die Sichtverhältnisse aber unzureichend sind, wird eine Geschwindigkeitsreduktion empfohlen. Diese wäre auch aufgrund der Routenführung von Unterwart ins Industriegebiet (siehe weiter unten) notwendig.

Auf der Relation Oberwart Richtung Unterwart und Rotenturm an der Pinka kann im ersten Abschnitt der bestehende Radweg entlang der Pinka genutzt werden. Danach sollte die Route zur besseren Erschließung so wie auch die bestehende touristische Radroute auf der Landesstraße durch die Ortszentren führen. Die Verkehrsstärke lässt hier prinzipiell eine Führung im Mischverkehr zu, eine weitere Verkehrsberuhigung (Ausweitung Tempo 30) wäre aber aus Radverkehrssicht wünschenswert.

Von Unterwart Richtung Industriegebiet besteht ein straßenbegleitender Geh- und Radweg, der aber vor der Unterführung der B63a in die Straße mündet. Für den verbleibenden Abschnitt müssten radfahrtaugliche Bedingungen (zumindest Geschwindigkeitsreduktion) geschaffen werden. Im Industriegebiet ist die bestehende Infrastruktur nicht nur für Radfahrer unzureichend. Die bestehenden Fußwege sind in vielen Abschnitten in schlechtem Zustand und nicht barrierefrei. Hier wäre eine Sanierung angebracht, bei der auch der Radverkehr berücksichtigt werden sollte.

Am weiteren Weg von Rotenturm nach Jabing ist der Freilandabschnitt der Landesstraße ohne bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung für den Radverkehr nicht geeignet. Hier könnte eine Verbindung über bestehende Güterwege zum Radweg an der B63 eine (sogar direktere) Alternative darstellen, wenngleich eine sichere Verbindung vom Ortsgebiet Jabing bis zu dem außerhalb einmündenden Güterweg (nach dem Hochwasserdamm) geschaffen werden müsste.

Da sich die Neuhauser Landesstraße aufgrund hoher Geschwindigkeiten, fehlender Begleitwege und des steileren Anstiegs hinauf nach Großpetersdorf nicht für eine Verbindung aus Jabing kommend eignet, wird eine Verbindung über das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz hin zur Alten Bundesstraße und somit zur bestehenden Radroute vorgeschlagen. Diese Verbindung könnte wesentlich attraktiver gestaltet werden (Wegersparnis ca. 1 km), wenn eine direkte Verbindung über den Zickenbach geschaffen werden könnte. Solange es diese Verbindung nicht gibt, müsste diese Route in einem kurzen Abschnitt im Mischverkehr auf der Jabinger Landesstraße geführt werden, was zumindest eine Temporeduktion notwendig machen würde.

In Großpetersdorf besteht vom Ortskern Richtung Gewerbegebiet/Freibad schon heute eine Anbindung mit einem kombinierten Geh- und Radweg. Problematisch ist hingegen das Ortszentrum selbst, wo sich der Radverkehr bei starkem Verkehrsaufkommen die Fahrbahn mit Pkws und Schwerverkehr teilen muss. Hier ist jedenfalls eine Temporeduktion (30 km/h) mit entsprechender Straßenraumgestaltung notwendig.

4.2.2 Beispiele aus der Befahrung



Keine Radinfrastruktur und mangelhafter Gehweg im Industriegebiet Unterwart



Brauchbare Radabstellanlagen beim Interspar Unterwart – per Rad aber nicht sicher erreichbar



Guter, getrennt geführter Weg Unterwart Richtung Industriegebiet



Letzter Abschnitt vor Industriegebiet (Unterführung B63a) ohne Radinfrastruktur



Radroute Oberwart-Großpetersdorf quert die Straße Unterwart-Industriegebiet mit schlechter Einsehbarkeit



Bahnofstraße Rotentum bei Sägewerk – Führung der Radroute im Mischverkehr



Radroute Großpetersdorf-Oberwart im Bereich der Alten Bundesstraße



Großpetersdorf Ortsmitte – Führung im Mischverkehr



Großpetersdorf – Anbindung Gewerbegebiet/Freibad mittels Geh- und Radweg



Guter Radweg von Oberwart nach Unterwart (Ort)



Ortsdurchfahrt Unterwart mit verkehrsberuhigtem Kernbereich



Ortsdurchfahrt Rotenturm mit Führung des Radverkehrs im Mischverkehr



Positiv: Verkehrsberuhigtes Nebenstraßennetz in Rotenturm



Nicht für den Radverkehr geeigneter Freilandbereich L382 zwischen Rotenturm und Jabing



Ortsdurchfahrt Jabing mit Radverkehrsführung im Mischverkehr



Nicht für den Radverkehr geeignete Verbindung von Jabing nach Großpetersdorf über die Neuhauser Landesstraße



Ohne direkte Verbindung über Zickenbach notwendige Führung im Mischverkehr über Teilabschnitt der Jabinger Landesstraße



Möglicher Verlauf für den Lückenschluss von Jabing Richtung Alte Bundesstraße in Großpetersdorf

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	Radfahrrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrweckstreifen	sonstige Maßnahme / Anmerkungen
Abschnitte in Unterwart									
B63 im Industriegebiet Unterwart						✓			
Verbindungsstraße Unterwart - Industriegebiet (vor Querung Radroute/B63a bis Industriegebiet)		✓							
Unterwart Ortsdurchfahrt	(✓)								
Abschnitte in Rotenturm an der Pinka									
Ortsdurchfahrt Rotenturm	(✓)								
Bahnhofstraße (B63 bis Güterweg Bruckwiesen - entlang Sägewerk)		✓				(✓)			
Kreuzung B63 - Szigeter Landstraße		(✓)		✓					
Szigeter Landstraße (B63 bis Ortsgebiet Szigt in der Wart)						(✓)			Geh- und Radweg in Mindestbreite
Abschnitte in Jabing									
L382 Jabing Richtung Rotenturm - Ortsende bis Einmündung Güterweg nach Pinka Entlastungsgerinne		(✓)				(✓)			
Ortsdurchfahrt Jabing	(✓)								
Verlängerung Güterweg Jabing - Alte Bundestraße Großpetersdorf über Zickenbach						✓			
Jabinger Landesstraße zwischen Radroute OW-Großpetersdorf und nachfolgender Einmündung Güterweg		✓							Alternativroute bis Lückenschluss
Abschnitte in Großpetersdorf									
L272 Durchfahrt Ortsmitte Großpetersdorf (zwischen Siebensterngasse und L106)	✓							(✓)	
L385 Stegersbacherstraße (Ortsmitte bis Schulzentrum)	✓								

Radbasissetz Region Oberwart Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen

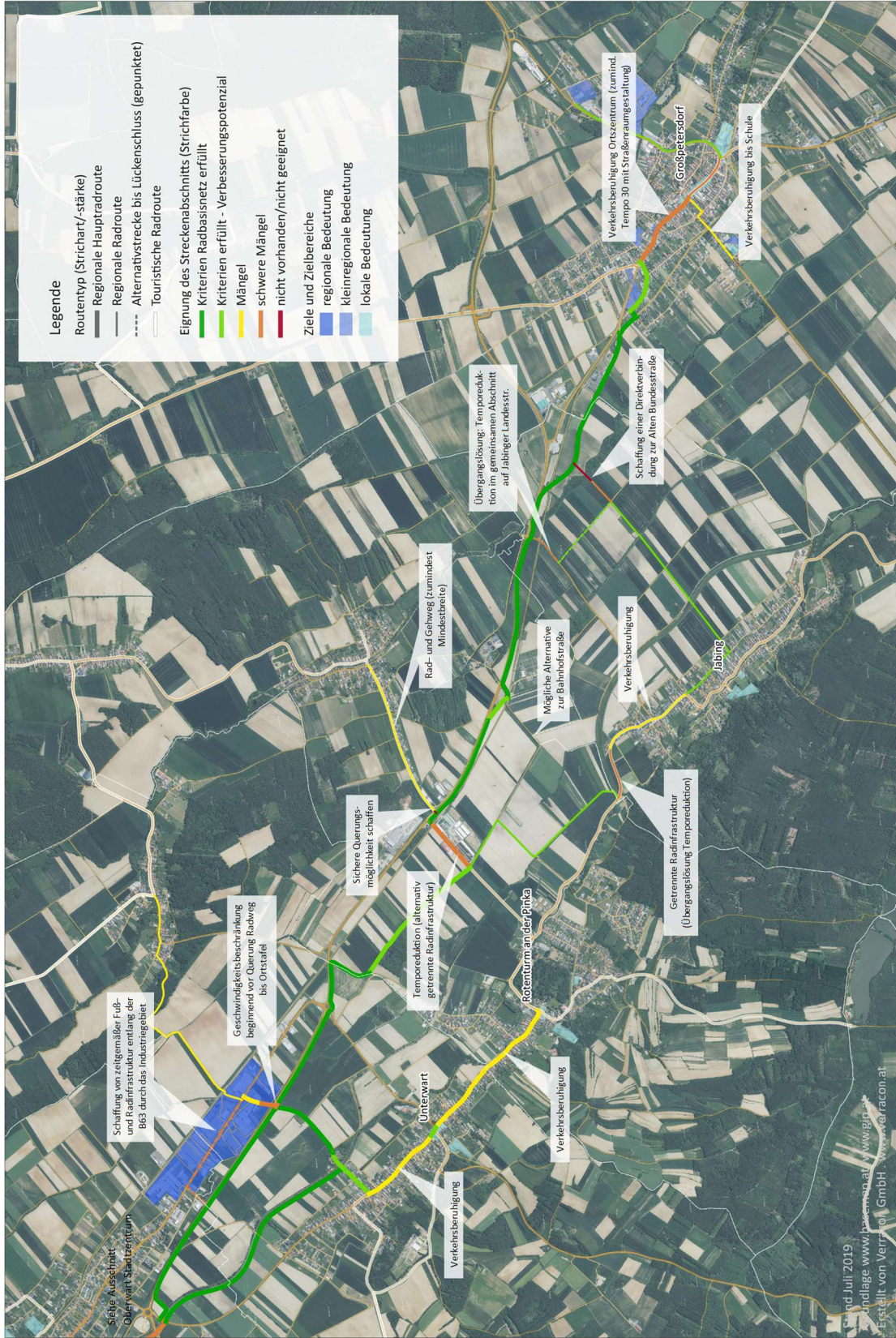


Abbildung 8: Radbasissetz Region Oberwart –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Unterwart, Rotenturm an der Pinka, Jabling und Großpetersdorf

4.3 KEMETEN

4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Zwischen Kemetten und Oberwart gilt es den Höhenrücken zu überwinden. Ein Hindernis, dass mit zunehmender Verbreitung von E-Bikes an Bedeutung verliert, ist doch die Strecke mit 5 km von Ortsbeginn Kemetten bis zum Einkaufszentrum Oberwart durchaus eine radtaugliche Distanz. In Oberwart können durch die weiter oben beschriebene Routenführung alle wesentlichen Zielpunkte auch von Kemetten kommend erreicht werden.

Vom Einkaufszentrum Oberwart ausgehend gibt es bis zur Abzweigung der alten Bundesstraße einen sehr gut fürs Radfahren geeigneten Begleitweg an der B50. Der Zustand der alten Bundesstraße ist hingegen problematisch, hier müssten die Belagsschäden saniert werden. Über den bestehenden Forstweg östlich der Strem kann in weiterer Folge die Verbindung nach Kemetten hergestellt werden. Hier plant die Gemeinde bereits eine Verbesserung des Weges, die ein Befahren mit dem Fahrrad ermöglichen wird. Hat man einmal die B50 gequert (hier wäre eine sichere Quermöglichkeit notwendig), kann man sich als Radfahrender im untergeordneten Gemeindestraßennetz unproblematisch bewegen. An der Oberen Hauptstraße sollte das bestehende Geschwindigkeitsniveau geprüft werden, hier kamen bei der Befahrung die Pkw doch teilweise mit hohem Tempo von der B50 in den Ort gefahren. Gegebenenfalls müsste es hier durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder bauliche Maßnahmen zu einer Temporeduktion kommen.

4.3.2 Beispiele aus der Befahrung



Guter geeigneter Begleitweg an der B50



Erhebliche Belagsschäden entlang der alten Bundesstraße



Kein Radverkehr möglich an der B50 zwischen Kemetten und Gewerbegebiet



Verkehrsberuhigung insbesondere in der Oberen Hauptstraße wäre wünschenswert

4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme								sonstige Maßnahme / Anmerkungen
	Tempo 30 (+ Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrlüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Alte Bundesstraße (in der Verlängerung Begleitweg B50)									Belag sanieren/wiederherstellen
Forstweg Alte Bundesstraße - Kemetten									Radtauglichen Belag herstellen
Kemetten Kreuzung B50 - Obere Hauptstraße				✓					
Kemetten Obere Hauptstraße	(✓)								

Radbasisnetz Region Oberwart Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen

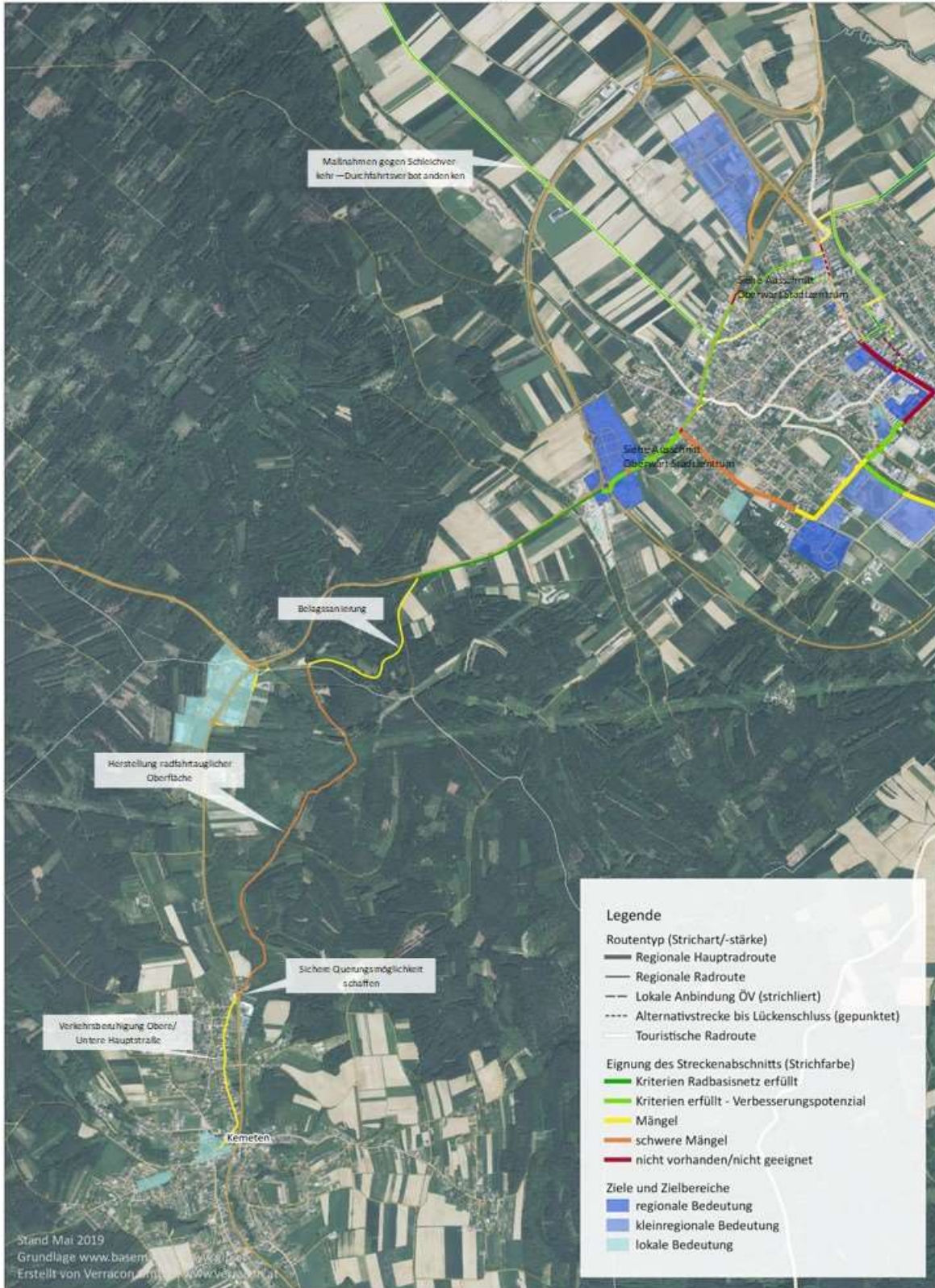


Abbildung 9: Radbasisnetz Region Oberwart –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Kemetten

4.4 BAD TATZMANNSDORF, UNTERSCHÜTZEN UND ST. MARTIN IN DER WART

4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die großen Beherbergungsbetriebe und Freizeiteinrichtungen in Bad Tatzmannsdorf sind zumindest für die Nachbargemeinden Zielpunkte für den Alltagsradverkehr. Somit ist die Relation Bad Tatzmannsdorf – Oberwart in beiden Richtungen von Bedeutung. Hier besteht bereits heute eine touristische Radroute, die auch für den Alltagsradverkehr genutzt werden kann. Das verkehrsberuhigte Ortsgebiet von Bad Tatzmannsdorf ist durchgängig gut für den Radverkehr geeignet. Die Topografie zwischen Zickenbach und Oberwart schränkt das Radverkehrspotenzial auf dieser Route aber etwas ein.

Problematisch ist die Verbindungsstraße zwischen St. Martin in der Wart und der B50. Auf dieser verläuft nicht nur ein Abschnitt der Radroute nach Bad Tatzmannsdorf – Oberwart, sondern diese stellt auch die Anbindung von Unterschützen und St. Martin an diese regionale Radroute dar. Ein schmaler Querschnitt trifft hier zwar auf geringes Pkw-Aufkommen, aber vergleichsweise hohe Geschwindigkeiten (keine Geschwindigkeitsbeschränkung). Hier ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung notwendig, die auch die Attraktivität der Straße als „Abschneider“ und somit das Verkehrsaufkommen senken könnte. Ein Fahrverbot ausgenommen landwirtschaftlicher Verkehr sollte aus Radverkehrssicht zumindest geprüft werden.

Die kürzeste und heute schon teilweise von Radfahrerinnen und Radfahrern genutzte Anbindung von Unterschützen nach Oberwart verläuft entlang der B50 –derzeit keine alltagstaugliche und sichere Radstrecke. Um hier eine entsprechende Anbindung zu schaffen, müsste ein die B50 begleitender Weg mit einer sicheren Querungsmöglichkeit ebendieser geschaffen werden. Diese Route würde in weiterer Folge über die Augasse an das Oberwarter Radnetz angebunden. Wie schon bei der Wunschlinienfestlegung beschrieben, wird für die Verbindung weiter nach Oberschützen kein allzu großes Potenzial für eine Alltagsnutzung auf der Gesamrelation gesehen. Will man hier dennoch eine sichere Alltagsnutzung ermöglichen, ist die derzeitige Lösung mit der 50 km/h-Beschränkung zwischen Unter- und Oberschützen nicht ausreichend. Aufgrund des geraden Straßenverlaufs wird das Tempolimit oftmals missachtet. Aus Radverkehrssicht wäre daher eine baulich getrennte Radinfrastruktur (oder eine Sperrung der Straße für den motorisierten Verkehr) notwendig.

St. Martin an der Wart ist bereits heute über einen getrennt geführten Radweg an Oberwart angebunden. Da St. Martin Teil der Gemeinde Oberwart ist, wird dieser Radweg in nachfolgender Darstellung nicht als regionale Route ausgewiesen. Durch den zu überwindenden Höhenrücken wird auf dieser Relation auch kein großes Potenzial für das Rad als regelmäßigen Zubringer zum Bus gesehen.

4.4.2 Beispiele aus der Befahrung



Route Oberwart-Bad Tatzmannsdorf - Höhenrückend anschließend an Oberwarter Stadtgebiet



Problematischer Abschnitt auf der Verbindung St. Martin in der Wart <->B50



Querungssituation B50 bei Unterschützen



Unproblematische, radtaugliche Ortsdurchfahrt Unterschützen



Problemlose Führung im Mischverkehr in der verkehrsberuhigten Ortsmitte von Bad Tatzmannsdorf



Begleitweg entlang der L240 zwischen St. Martin in der Wart und Oberwart

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								sonstige Maßnahme / Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Verbindung St. Martin in der Warth bis Radroute OW-Bad Tatzmannsdorf		✓							Pkw-Fahrverbot prüfen; Tempolimit optimalerweise bis Kreuzung B50
Querung B50 bei südlichem Abzw. Unterschützen		(✓)		(✓)					Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit
B50 - südlicher Abzw. Unterschützen bis Augasse/Oberwart						✓			Errichtung eines die B50 begleitenden Radweges

Radbasisnetz Region Oberwart Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen

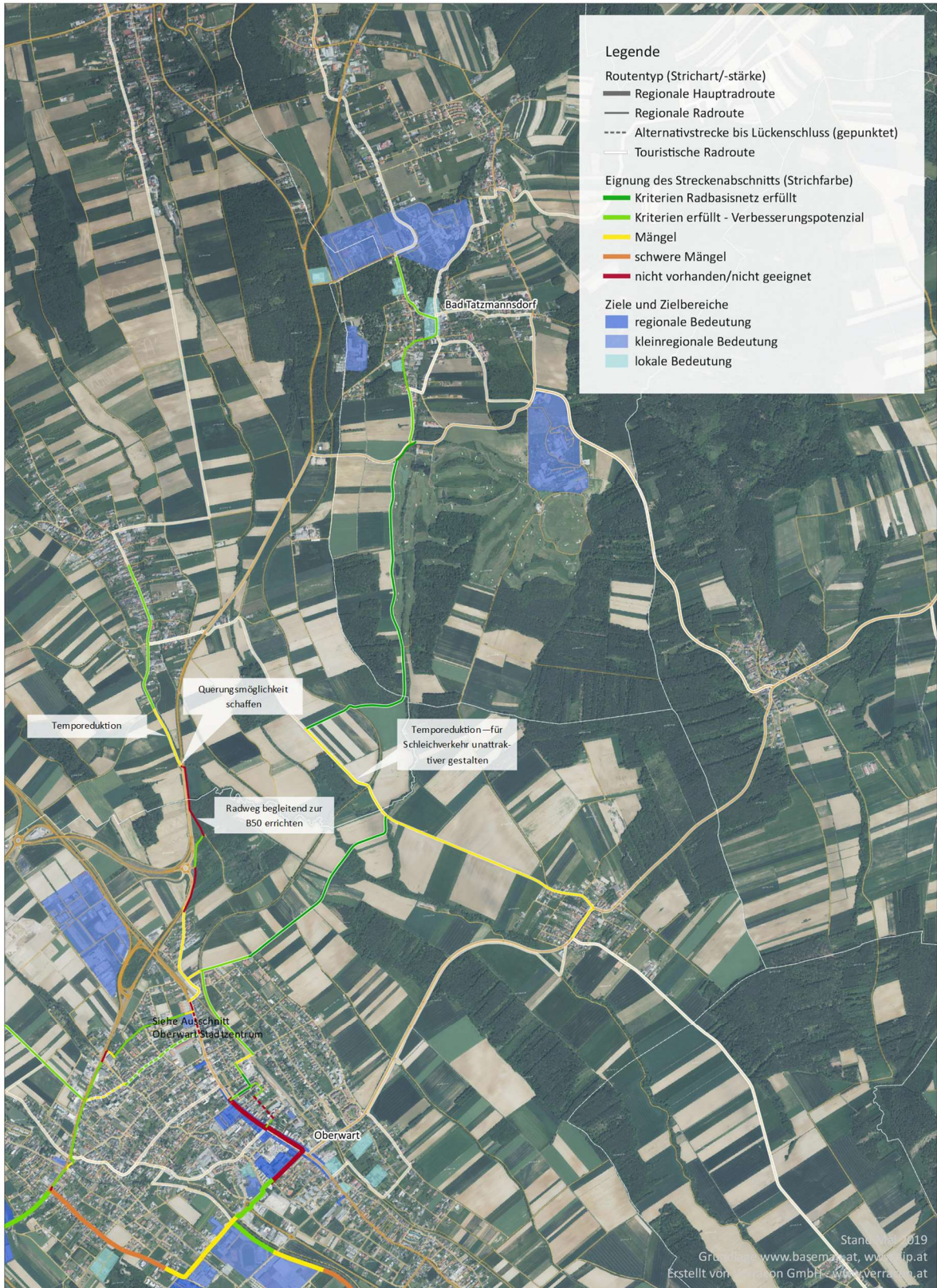


Abbildung 10: Radbasisnetz Region Oberwart –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Bad Tatzmannsdorf, Unterschützen und St. Martin in der Wart

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)