



BURGENLAND RADELT ...

Masterplan Radfahren
Burgenland





BURGENLAND RADELT ...

Masterplan Radfahren
Burgenland



Factbox SMART Pannonia

Förderprogramm: Interreg VA AT-HU; 85% EFRE-Förderungsanteil

Projektdauer: 01.01.2016 – 30.09.2020

Gesamtprojektbudget: rd. 3,1 Mio €

ProjektpartnerInnen:

- Westpannon - HU (Lead Partner)
- GYSEV/Raaberbahn - HU
- Land Burgenland (Abt. 2 Verkehrskoordination) – AT
- RMB (Mobilitätszentrale Burgenland) – AT,
- VOR - Verkehrsverbund Ostregion GmbH - AT
- VIB - Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH - AT
- Außenministerium Ungarn – HU

Projekthalt:

Ziel des Projektes **SMART Pannonia** „Sustainable Mobility and Accessibility for Regional Transport in Burgenland – West-Hungary“ ist es, durch nachhaltige Mobilität und regionale Erreichbarkeit den Raum Burgenland / Westungarn als eine gemeinsame funktionale Region erlebbar zu machen. Grenzüberschreitende, ebenso im Rahmen von Interreg AT-HU geförderte Mobilitätsprojekte wie **Grenzbahn** und **GreMo** Pannonia legten die Basis für eine direkte Kooperation sowohl auf VerkehrsanbieterInnenseite, als auch auf politischer Ebene. Nun gilt es, diese Entwicklung - aufbauend auf den Ergebnissen der bereits abgeschlossenen Projekte - fortzusetzen.

Neben dem grenzüberschreitenden Öffentlichen Verkehr und regionalen Mikro-ÖV Lösungen, stellt der Radverkehr einen weiteren wesentlichen Eckpfeiler in Bezug auf multimodale, klimaschonende Mobilität dar. Im Rahmen von SMART Pannonia werden u.a. eine Vielzahl von Maßnahmen zur Forcierung des Radverkehrs gesetzt, wie die Entwicklung eines Radbasisnetzes im Burgenland, eine Machbarkeitsstudie zum Thema Radverleihsysteme entlang der GYSEV-Strecke oder die Errichtung von Bike&Ride Anlagen an ÖV-Knoten. 2008 wurde der letzte Masterplan Radverkehr im Burgenland erstellt. Dieser wurde nun unter Berücksichtigung der **GreMo** Studie „Kleinräumige Erreichbarkeit“ evaluiert und aktualisiert. Der nun vorliegende Masterplan Radfahren legt die Schritte und Rahmenbedingungen für eine Steigerung des Radverkehrs im Burgenland fest und ist daher ein wesentlicher Schritt für mehr Radverkehr in unserer Region.

1	Mehr als gute Gründe fürs Radfahren	6
2	Worum geht's?	10
2.1	Alltagsradverkehr vs. Freizeitradverkehr	12
2.2	Woraus kann ein Radverkehrsnetz bestehen?	13
2.3	Wer ist verantwortlich?	15
3	Wo stehen wir?	16
3.1	Ein positives Umfeld fürs Radfahren	18
3.2	Mobilitätsverhalten der Burgenländerinnen und Burgenländer	19
3.3	Darauf bauen wir auf	24
3.4	Bypad-Workshop – Wo gilt es anzusetzen?	25
4	Dort wollen wir hin!	28
4.1	Burgenland radelt – Die Vision fürs Radfahren im Burgenland	30
4.2	Ziele	30
5	So werden wir besser. Burgenland radelt ...	32
5.1	... im Alltag	34
5.2	... in der Freizeit	37
5.3	... sicher	40
5.4	... multimodal	42
5.5	... weiter	46
5.6	... gerne	48
5.7	... gemeinsam	49
5.8	... unterstützt	50
6	Anforderungen und Qualitätskriterien	52
6.1	Radrouten	54
6.2	Abstellanlagen	55
7	Dran bleiben!	56
7.1	Umsetzungsstrategie	58
7.2	Monitoring und Evaluierung	59
	Glossar	60
	Zusammenfassung Englisch	62
	Zusammenfassung Ungarisch	63
	Wir bedanken uns bei ...	64
	Impressum	64

Der Masterplan Radfahren wurde im Rahmen des Projektes SMART Pannonia mit Mitteln der Europäischen Union aus dem Interreg Programm Österreich Ungarn erstellt.

Vorwort



Das Land Burgenland hat im Jahr 2018 ein absolutes Vorzeige-Projekt vorgelegt – den „Masterplan Radfahren“. Das Burgenland hat sich mit dem Masterplan ein Ziel gesetzt: Verdoppelung der mit dem Rad zurückgelegten Wege bis 2030. Für den Masterplan Radfahren wurde das Land Burgenland im Vorjahr auch mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet.

Wir haben im Masterplan die verschiedenen Aspekte und Vorzüge des Alltagsradelns wie z.B. Klimaschutz, Kostenersparnis, Gesundheit, Förderung der Regionalität und Infrastruktur aufgezeigt und auch Begriffe geklärt.

Im Masterplan werden die erforderlichen Schritte und Rahmenbedingungen zur Erreichung des Ziels festgelegt. Dabei geht es darum die Infrastruktur zu verbessern und damit die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer zu erhöhen, stark an der Bewusstseinsbildung zu arbeiten, die enormen Vorzüge bezüglich Gesundheit zu thematisieren, Verknüpfung von Rad und Öffentlichem Verkehr auszubauen (Stichwort Multimodalität) und die Vorzüge von E-Bikes fürs Alltagsradfahren (Stichwort Komfort) aufzuzeigen.

Ausbau Radbasisnetz

Burgenland ist bekannt für die wunderschönen touristischen Radwege. Für Alltagswege wird das Rad derzeit aber nur selten verwendet. Wir bauen daher gerade unser Radbasisnetz gemeinsam mit den Gemeinden in allen Bezirken aus. Denn rund die Hälfte der Wege, die im Burgenland zurückgelegt werden, sind kürzer als fünf Kilometer – Wege, die man auch mit dem Rad statt mit dem Auto bewältigen kann.

Die Burgenländerinnen und Burgenländer bekommen somit für ihre Alltagswege – etwa zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen – direkte, schnelle und sichere Radverbindungen. Denn: Radfahren ist gesund, umweltfreundlich, platzsparend und kostengünstig.

Mag. Heinrich Dorner
Landesrat

Vorwort

Radfahren ist nicht nur eine beliebte Freizeitbeschäftigung, es trägt auch maßgeblich zum Klimaschutz bei. Zur Erreichung der Klimaziele und um die globale Klimaerwärmung auf unter zwei Grad Celsius einzudämmen, ist besonders die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich von großer Bedeutung.

Die Energiestrategie Burgenland 2020 empfiehlt unter anderem eine Forcierung des Fahrrads auf Kurzstrecken und als Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Das Fahrrad ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Radfahren erzeugt keine Schadstoffe, kaum Lärm, benötigt weniger Platz auf Parkflächen und kann so einen wesentlichen Beitrag zu einem klimafreundlichen und zukunftsfiten Verkehrssystem leisten.

Nachhaltige Mobilität ist aber mehr als Klimaschutz, sie bringt auch gesundheitliche und finanzielle Vorteile, etwa wenn eine Familie auf das Zweitauto verzichten oder die gefahrenen PKW-Kilometer reduzieren kann. Gerade in ländlichen Regionen ist es wichtig, umweltfreundliche Mobilitätsangebote für die Bewohnerinnen und Bewohner zu erhalten und zu verbessern. Ganz nach dem Motto „mobil sein zu können, ohne auf das eigene Auto angewiesen zu sein“.

Aus aktuellen Daten des BMVIT geht hervor, dass die Burgenländerinnen und Burgenländer 205.000 Wege täglich zurücklegen, um in die Arbeit zu kommen. 17.000 Wege davon werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad, 23.000 mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 148.000 mit dem Auto zurückgelegt.

Auch bei den täglichen Einkaufsfahrten wird der überwiegende Anteil mit dem PKW zurückgelegt. Gleichzeitig wissen wir, dass mehr als die Hälfte der von den Burgenländerinnen und Burgenländern zurückgelegten Wege kürzer als 5 km sind.

Ich möchte genau dort ansetzen und mit verschiedenen Initiativen im Land den Umstieg auf das Rad fördern. Hierzu gehören unter anderem bewusstseinsbildende Maßnahmen und der Ausbau der Infrastruktur für das Radfahren im Alltag, das andere Aspekte benötigt als der touristische und Freizeitradverkehr. Mit dem Masterplan Radfahren ist eine wichtige Grundlage geschaffen, um das Burgenland auf täglichen Strecken „fit für das Fahrrad“ zu machen.

Mag.^a Astrid Eisenkopf
Landesrätin





*Mehr als gute Gründe
fürs Radfahren*

Mehr als gute Gründe fürs Radfahren

Radfahren hält fit. Radfahren ist umweltfreundlich. Zwei Aspekte, die vielen zuallererst 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 Fahrradfahren 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-Kreislauf-Erkrankungen 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 infolge 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 5 km.

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.

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 zugute!

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.

Österreich unterwegs:

Wie lang sind die Wege der Burgenländerinnen und Burgenländer?

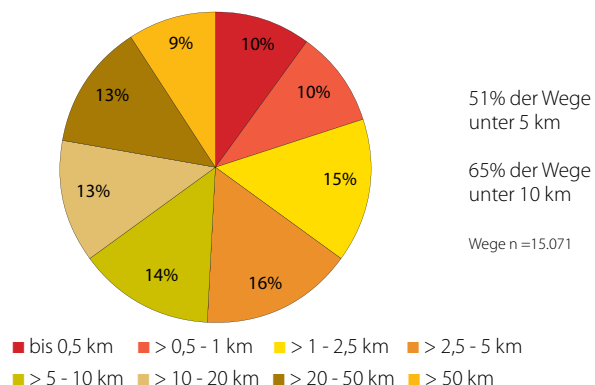
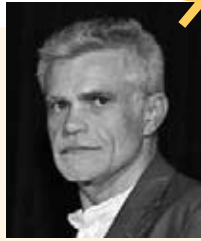


Abb.1: Weglängen im Burgenland

Quelle: Mobilitätserhebung Österreich unterwegs, BMVIT, 2013/2014



„Fürs Biken spricht, dass Fahrräder Verkehrsmittel sind, die man nicht aufladen oder auftanken muss. Für ihren Betrieb reicht es, wenn man die Fahrerinnen und Fahrer füttert.“

Mag. Christian Reumann
Kinder- und Jugendanwaltschaft

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 selbstständig¹ mit dem Fahrrad in die Schule fahren. 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 Kundinnen und 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 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.

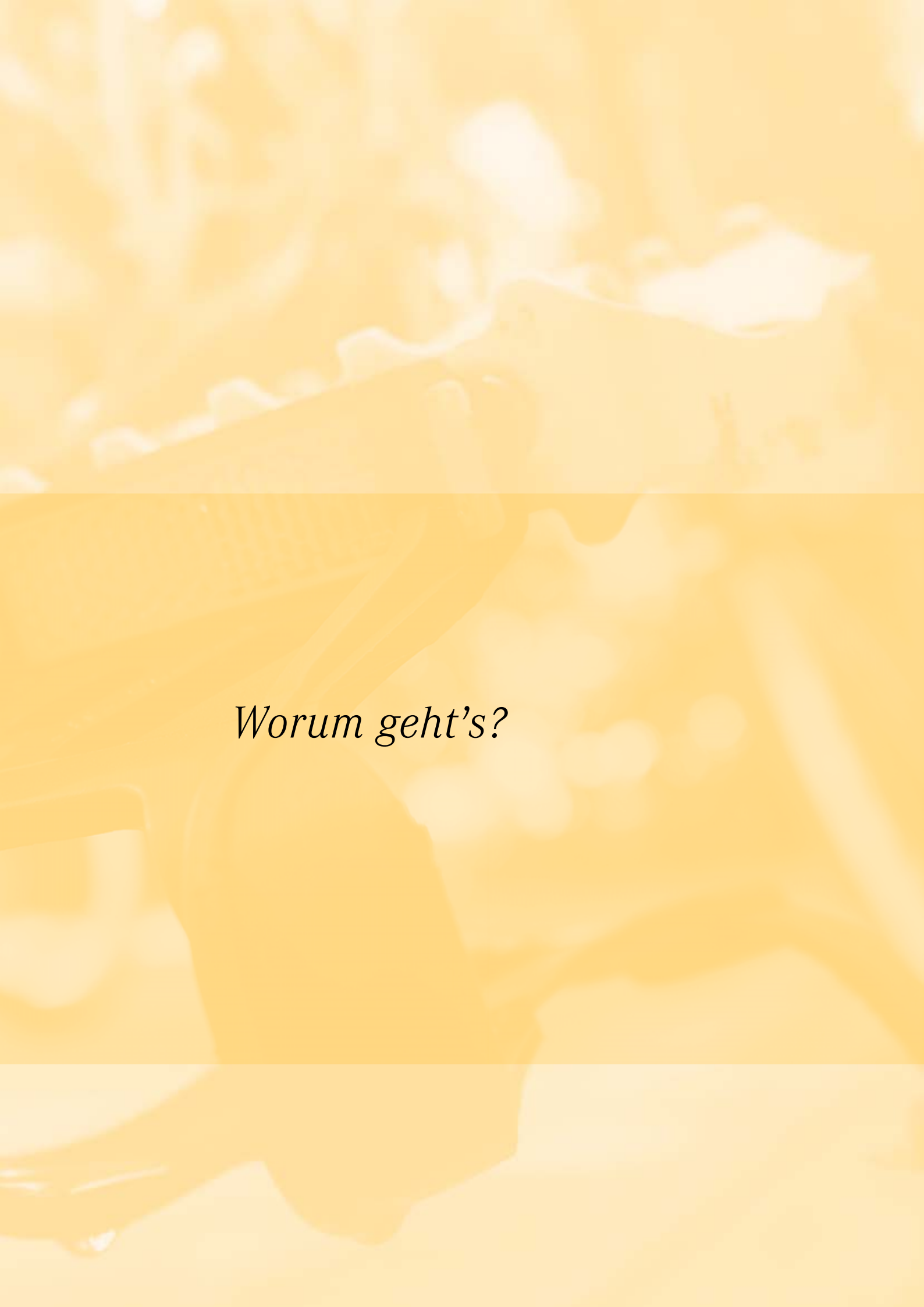
Das Burgenland ist als Vorreiter bei erneuerbaren Energien dank Windkraft und Biomasse bereits heute stromautark. Um das Ziel der vollständigen Energieautarkie bis 2050 zu erreichen, sind Einsparungen insbesondere auch im Verkehrsbereich notwendig. Die Energiestrategie Burgenland 2020 empfiehlt deswegen 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 zukunftsfiten Verkehrssystem leisten!

¹ www.schoolway.net, 2009

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

³ Wirtschaftsfaktor Radfahren, BMLFUW, 2009



Worum geht's?

Wenn es um den Radverkehr geht, wird eine Vielzahl an Begriffen in den Raum geworfen. Bei Begrifflichkeiten wie Radroute, Radweg oder Radstreifen verlieren selbst hartgesottene Radlerinnen und Radler den Überblick. Daher werden Kernbegriffe an dieser Stelle vorweg definiert. Zudem findet sich ein vollständiges Glossar am Ende dieses Masterplans.

2.1 ALLTAGSRADVERKEHR VS. FREIZEITRADVERKEHR

Die Charakteristika und Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs unterscheiden sich in vielen Belangen von jenen des Freizeitradverkehrs. In diesem Masterplan wird es oft um die alltäglichen Wege gehen, 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.

Alltagsradverkehr	Der Weg ist die Strecke zum Ziel Fährt zügig	Der Weg ist das Ziel 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 Ortsgebiets 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	

Abb. 2: Merkmale Alltagsradverkehr vs. Freizeitradverkehr

Quelle: FSV, RVS 02.03.13



„Wir werden die verschiedenen Aspekte und Vorzüge des Alltagsradelns, wie zum Beispiel Gesundheit, Förderung der Regionalität, Kostenersparnis und Klimaschutz, aufzeigen. Wir wollen optimale Rahmenbedingungen für die Burgenländerinnen und Burgenländer schaffen, die das Fahrrad im Alltag benutzen.“

Mag. Peter Zinggl

Gesamtverkehrskordinator Land Burgenland

2.2 WORAUS KANN EIN RADVERKEHRS- NETZ 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 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer 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



Radweg

Für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichneteter Weg mit oder ohne Benutzungspflicht



Radfahrstreifen

Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichneteter Teil der Fahrbahn

BEISPIELE FÜRS MISCHPRINZIP

Geh- und Radweg

Für Fußgängerinnen, Fußgänger und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg – mit oder ohne Benutzungspflicht





Mehrzweckstreifen

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

Daneben gibt es im Mischprinzip noch das Radfahren gegen die Einbahn und 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 diesen 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.



2.3 WER IST VERANTWORTLICH?

Für ein funktionierendes Radverkehrsangebot bedarf es dem Zusammenspiel einer Vielzahl an Akteurinnen und Akteuren, fallen doch der Radverkehr und seine Rahmenbedingungen in die Zuständigkeit unterschiedlicher Gebietskörperschaften.

Während im Bereich der Infrastruktur auf lokaler Ebene die Gemeinden der Schlüsselakteur sind, tritt im Bereich der Landesstraßen das Land Burgenland als Player hinzu. Als Fördergeber, bislang insbesondere im Bereich des touristischen Radverkehrs, nimmt das Land aber auch abseits davon eine aktive Rolle ein. Wirft man einen Blick auf die notwendigen Abstellanlagen, kommen noch unzählige weitere Akteurinnen und Akteure von den ÖBB über Wohnbauträger bis hin zu privaten Gewerbetreibenden hinzu.

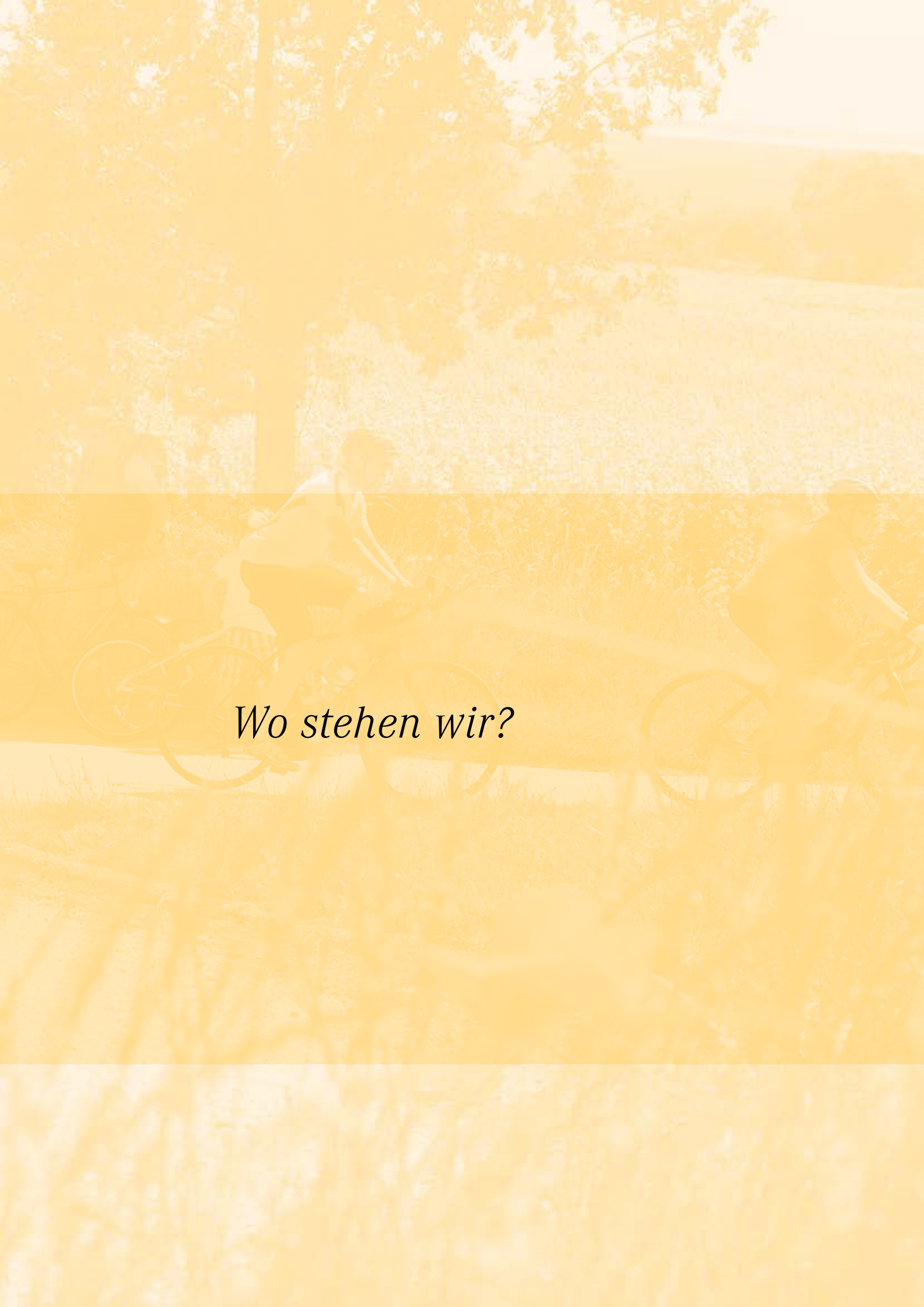
Innerhalb der Landesverwaltung finden sich Themen des Radverkehrs in unterschiedlichen Abteilungen und Berei-

chen von der Baudirektion, dem Tourismus, der Gesamtverkehrskoordination bis hin zur Raumordnung wieder. Die Mobilitätszentrale (Regionalmanagement Burgenland) als koordinierende Stelle im Bereich der nachhaltigen Mobilität kommt ebenso hinzu.

Auf Bundesebene, etwa auch unter der Mitwirkung des Burgenlands im Rahmen der Arbeitsgruppe Radverkehr, werden wesentliche Rahmenbedingungen für den Radverkehr vorgegeben und weiterentwickelt.

Mit dem Masterplan Radfahren (Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus) wurden die Zielsetzungen des Bundes für den Radverkehr definiert und deren Erreichung - unterstützt durch einen nationalen Radverkehrskordinator - etwa durch Förderprogramme vorangetrieben.

Der vorliegende Masterplan muss das Zusammenwirken der Akteurinnen und Akteure bestmöglich unterstützen und dabei ein gemeinsamer Leitfaden für ein zielgerichtetes Handeln für den Radverkehr im Burgenland sein.



Wo stehen wir?

3.1 EIN POSITIVES UMFELD FÜRS RADFAHREN

Radfahren wird (wieder)entdeckt

Neue Technologien, allen voran das E-Bike, und verstärkte Klimaschutzbemühungen haben europaweit zu einer Renaissance des Radverkehrs geführt. Immer mehr Gemeinden und Regionen entdecken das Fahrrad als sauberes, sicheres und zweckmäßiges Verkehrsmittel und versuchen es den Vorbildern aus den Niederlanden, Dänemark, Deutschland oder der Schweiz gleichzutun und ein radfreundliches Umfeld zu schaffen. Sogar Großstädte wie London, Paris und sogar New York, die man bislang zuallererst mit Autoverkehr in Verbindung gebracht hätte, setzen in großem Umfang auf den Radverkehr. Gerade die steigende Beliebtheit von E-Bikes eröffnet neue Chancen. Ältere Personen können leichter mobil bleiben, eine hügelige Topografie stellt weniger Hindernis dar, und wer sich mit dem Fahrrad auf den Arbeitsweg macht, kommt nicht mehr verschwitzt im Büro an. Für die Projektierung von Radverkehrsanlagen oder die Qualität von Abstellanlagen bringen höhere Geschwindigkeiten und teurere Anschaffungspreise aber auch neue Anforderungen.

Auf nationaler Ebene wurden diese Entwicklungen im Masterplan Radfahren aus dem Jahr 2006 und in dessen Fortschreibung im Jahr 2011 aufgegriffen und im derzeit aktuellen Masterplan 2015–2025 weitergedacht. Die klimaaktiv-mobil-Radverkehrsoffensive, ein radfahrfreundliches Umfeld, Informationssysteme und Bewusstseinsbildung, die Verknüpfung ÖV und Rad, der Wirtschaftsfaktor Radfahren sowie das Radfahren als Gesundheitsförderung sind darin die Schwerpunkte. Auch die aktuelle Klima- und Energiestrategie 2030 des Bundes misst dem Radverkehr große Bedeutung zu und greift das im nationalen Masterplan definierte Ziel einer Verdoppelung des Radverkehrs auf. Das StVO-Fahrradpaket hat 2013 den Gemeinden neue Möglichkeiten gegeben, auf die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer einzugehen. Begegnungszonen, eigene Fahrradstraßen und eine flexiblere Handhabung der Radwegbenutzungspflicht können seither umgesetzt werden.

Die raumstrukturellen Voraussetzungen des Burgenlands

sind in vielen Fällen schwer mit jenen der internationalen Vorbilder vergleichbar. Dennoch zeigen Beispiele wie die Stadt Bozen, wo der Radverkehrsanteil innerhalb von drei Jahren um 5%-Punkte angehoben werden konnte, dass konsequente Radverkehrsförderung rasche Erfolge zeigen kann. Couragierte Ziele erfordern aber auch entsprechende Mittel. So hat etwa Paris im Radverkehrsplan für die Jahre 2015 bis 2020 150 Mio. Euro (jährlich ca. 13,50 Euro pro Kopf) für Investitionen in den Radverkehr vorgesehen, um den Radverkehrsanteil von 5 auf 15% zu heben.

Burgenland im Radtourismus vorne dabei

Das Burgenland ist das zweitbeliebteste Radreiseland Österreichs⁴. Immer mehr Gäste nutzen die 2.500 km an vielfältigen Radrouten. Eine umfassende Evaluierung des touristischen Radangebots im Jahr 2014⁵ attestierte vielen Hauptradrouten bereits einen hohen Qualitätsstandard. Verbesserungen wurden seither konsequent umgesetzt.

Obwohl Initiativen wie „Radelt zur Arbeit“ immer größeren Zuspruch erfahren, spielt das Fahrrad im Alltag der Burgenländerinnen und Burgenländer hingegen oftmals noch eine untergeordnete Rolle. Wie die im Rahmen der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland durchgeführte breit angelegte Haushaltsbefragung zeigte, wollen die Burgenländerinnen und Burgenländer das Fahrrad aber gerne öfter für ihre beruflichen Wege oder zum Einkaufen nutzen. Der Besitz von durchschnittlich 2,1 Fahrrädern pro Haushalt⁷ ist eine gute Voraussetzung dafür.

Abb. 3: Neusiedlersee Radroute⁶

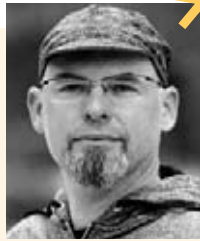


⁴ Österreichische Radreiseanalyse, Radlobby-Radtourismus Österreich (<http://burgenland.orf.at/news/stories/2829526/>)

⁵ Elter marketing services, 2014

⁶ Bildquelle: Verracon 2017

⁷ Haushaltsbefragung Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014



„Alltagsradeln ist die tägliche Kur für Herz und Kreislauf. Dafür braucht es im Burgenland die besten Voraussetzungen. Auch die Umwelt profitiert dabei.“

Mag. Alec Hager

Kampagnenleiter von „Österreich radelt zur Arbeit“

3.2 MOBILITÄTSVERHALTEN DER BURGENLÄNDERINNEN UND BURGENLÄNDER

Die bundesweite Mobilitätsbefragung Österreich unterwegs, die im Auftrag des BMVIT 2013/2014 durchgeführt wurde, bietet eine gute Basis, um das Burgenland im Österreichvergleich zu verorten und mögliche Eingriffspunkte im Radverkehr zu erkennen.

Luft nach oben

Mit einem werktäglichen Radverkehrsanteil von 6% liegt das Burgenland im Bundesländervergleich auf Augenhöhe mit der Steiermark oder Oberösterreich. Länder wie Salzburg mit 9% oder Vorarlberg mit sogar 16% haben aber höhere Anteile. Gute topografische Voraussetzungen in den dortigen Zentralräumen treffen auf eine langjährige konsequente Förderung des Radverkehrs.

Laut dem Mikrozensus Umweltverhalten der Statistik Austria stieg im Burgenland der Anteil der Bevölkerung mit täglicher Nutzung des Fahrrads von 2007 auf 2015 um über 60%. Auch der Anteil der Burgenländerinnen und Burgenländer, die das Fahrrad mehrmals wöchentlich für die alltäglichen Wege verwenden, nahm um 10% zu. Somit steigt über ein Drittel zumindest einige Male wöchentlich aufs Rad. Gleichzeitig ging der Anteil der Personen, die nie das Rad nutzen, um über 27% zurück und liegt laut dieser Erhebung nun nur mehr bei knapp über einem Viertel der Bevölkerung.

Österreich unterwegs:

Welche Verkehrsmittel werden in den österreichischen Bundesländern verwendet?

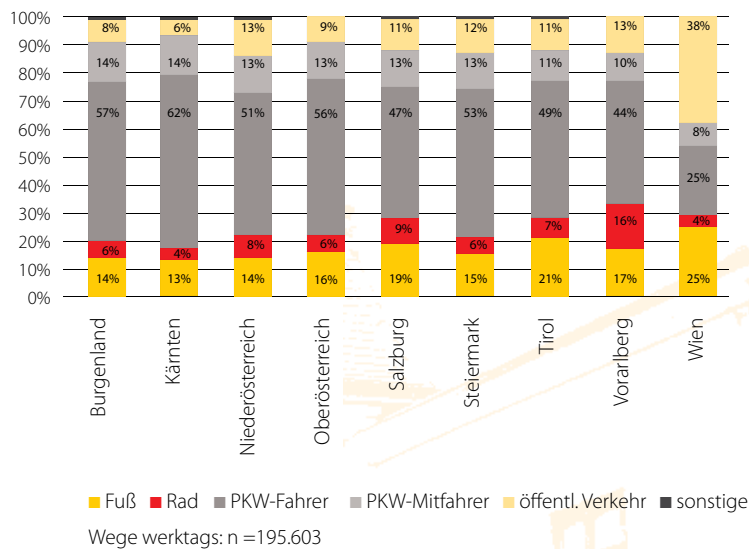


Abb. 4: Österreich unterwegs: Verkehrsmittelwahl nach Bundesländern

Potenzial bei Arbeitswegen

Wirft man einen genaueren Blick darauf, wofür die Burgenländerinnen und Burgenländer das Fahrrad nutzen, so zeigt sich, dass Einkäufe und Freizeitfahrten die häufigsten Zwecke sind, um sich aufs Fahrrad zu setzen. Was aber auch auffällt ist, dass die Arbeitswege im Burgenland weniger Rolle im Radverkehr spielen. Mit nicht einmal 3% Radanteil an den Arbeitswegen liegt das

Burgenland knapp hinter Kärnten und Oberösterreich im Bundesvergleich an letzter Stelle.

Hier ist ein klares Potenzial vorhanden. Auch wenn die Burgenländerinnen und Burgenländer häufiger und weiter pendeln als andere, kann das Fahrrad in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr eine bedeutende Funktion haben.

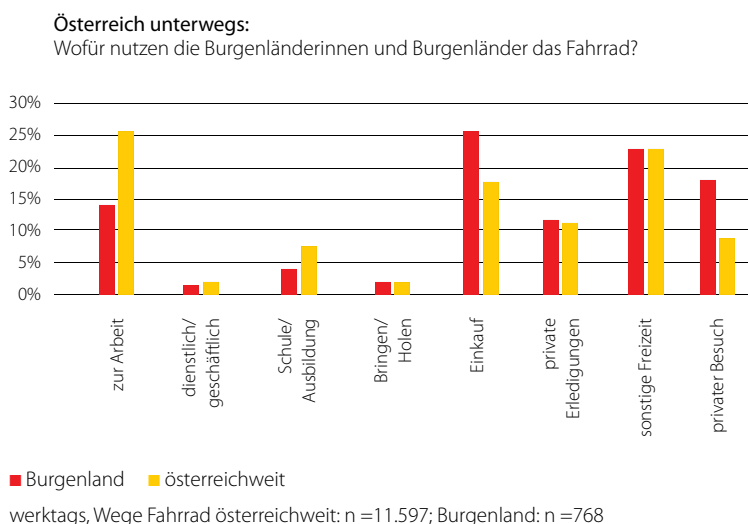


Abb. 5: Österreich unterwegs: Verkehrszwecke Fahrrad



„Auch auf europäischer Ebene wurde die Erhöhung des Anteils des Alltagsradverkehrs längst als eine der wesentlichen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele erkannt, entsprechend wird an einer gemeinsamen Strategie gearbeitet.“

Mag.ª (FH) Martina Jauck

Büro für Europa und Internationales, Land Burgenland

Nicht für alle Wege ist das Auto notwendig

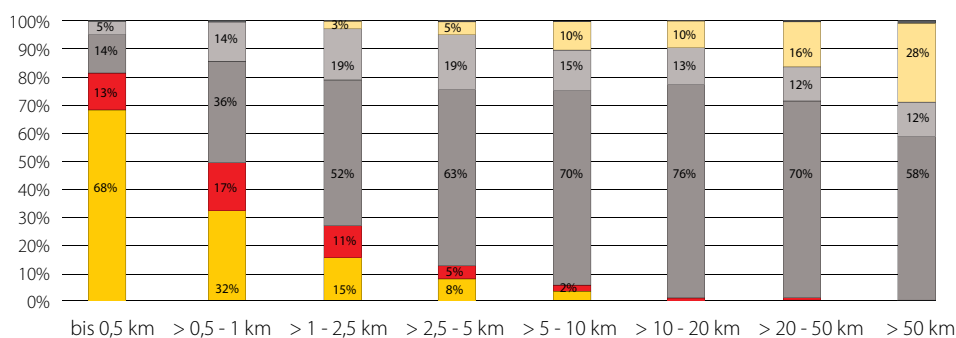
Gerade für kurze Strecken ist das Fahrrad das zweckmäßigste Verkehrsmittel, und wie die Erhebungsdaten zeigen, wird es gerade für die ganz kurzen Wege am häufigsten verwendet.

Was die Auswertung aber auch verrät ist, dass sogar bei Wegen von einer Länge unter 500 m von den Burgenlän-

derinnen und Burgenländern gerne das Auto verwendet wird. Bei den Wegen zwischen 500 m und 1 km werden immerhin schon 50% mit dem PKW als Fahrer oder Beifahrer zurückgelegt. Gerade hier gibt es bei entsprechenden Rahmenbedingungen noch Potenzial zum Umsteigen aufs Fahrrad.

Österreich unterwegs:

Welches Verkehrsmittel nutzen die Burgenländerinnen und Burgenländer abhängig von der Länge ihrer Wege?



■ Fuß ■ Rad ■ PKW-Fahrer ■ PKW-Mitfahrer ■ öffentl. Verkehr ■ sonstige
werktags; Wege: n = 15.071

Abb. 6: Österreich unterwegs: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Junge und Ältere am häufigsten am Rad unterwegs

Das Potenzial, das im Alltagsradverkehr noch schlummert, ist auch darin erkennbar, dass die meist berufstätige Bevölkerung mittleren Alters mit einem Radanteil von 2% nur selten zum Fahrrad greift.

Kinder und Jugendliche und dann wieder verstärkt ältere

Menschen verwenden das Fahrrad hingegen überdurchschnittlich oft für ihre Wege.

Das Rad hat für diese Altersgruppen eine wesentliche Bedeutung für eine unabhängige Mobilität, die es beizubehalten und zu stärken gilt.

Österreich unterwegs:

Welches Verkehrsmittel nutzen die Burgenländerinnen und Burgenländer unterschiedlichen Alters?

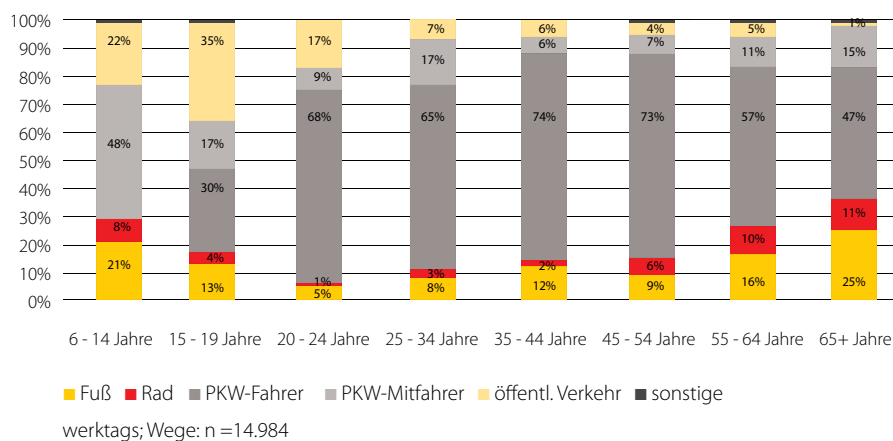


Abb. 7: Österreich unterwegs: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen

Jahreszeitliche Schwankungen

Die Burgenländerinnen und Burgenländer nehmen in den Sommermonaten und auch im Frühling für ihre Wege gerne das Rad.

In den Wintermonaten hingegen schrumpft der Radanteil auf gerade einmal 2%. Eine jahreszeitliche Schwankung,

die im Burgenland viel stärker ausgeprägt ist als im Bundeschnitt.

Verbesserte Rahmenbedingungen wie Winterdienst auf Radwegen können zu einer ganzjährig gleichmäßigeren Radnutzung beitragen.

Österreich unterwegs: Welches Verkehrsmittel nutzen die Burgenländerinnen und Burgenländer in den unterschiedlichen Jahreszeiten?

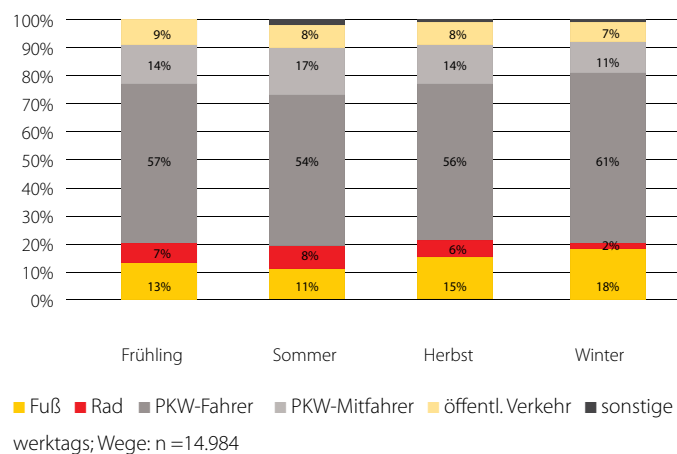


Abb. 8: Österreich unterwegs: Verkehrsmittel nach Jahreszeit



„Die #mission2030 der Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung hat das Ziel, den österreichischen Masterplan Radfahren umzusetzen und den Radverkehrsanteil wesentlich zu steigern. Mit dem klimaaktiv mobil Programm des BMNT werden auch burgenländische Gemeinden, Betriebe und Tourismusorganisationen bei der Umsetzung klimafreundlicher Mobilitätsprojekte beraten und unterstützt.“

DI Robert Thaler

Leiter der Abteilung IV/2, Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus

3.3 DARAUF BAUEN WIR AUF

Gesamtverkehrsstrategie 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 Bürgerinnen- und 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. Daher wurde die Fahrradnutzung im Alltag als eines der acht Handlungsfelder in die Strategie mitaufgenommen.

Der Bevölkerung soll ein leichter Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad ermöglicht werden. Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz mit ergänzender Infrastruktur soll zur Verfügung stehen. Organisatorische Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung sollen begleitend umgesetzt werden. Konkrete empfohlene Maßnahmen sind unter anderem die Umsetzung eines gemeindegrenzüberschreitenden Radbasisnetzes für den Alltagsradverkehr, eine konsequente Weiterentwicklung des Angebots an Abstellanlagen und eine Forcierung der Kombination von Rad- und öffentlichem Verkehr.

Im Bereich Abstellanlagen wurden bereits einige Projekte wie die B&R-Anlagen bei den Bahnhöfen in Bruckneudorf oder Neusiedl am See initiiert. Auch fanden 2017 die ersten Schulungen für kommunale Mobilitätsbeauftragte mit Fokus auf aktiver Mobilität statt.

Die Empfehlungen der Gesamtverkehrsstrategie sollen in diesem Masterplan aufgegriffen und operationalisiert werden.



Abb. 9: Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014



Abb. 10: Bike&Ride-Anlage Bahnhof Parndorf-Ort

„Rad und Tat“ – Der Masterplan Radverkehr Burgenland 2008

Im Jahr 2008 wurde unter dem Motto „Rad&Tat“ der letzte Masterplan Radverkehr für das Land Burgenland erstellt. Zu fünf Handlungsschwerpunkten wurden 42 Einzelmaßnahmen definiert. Diese reichten von infrastrukturellen Maßnahmen über die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr hin zu Maßnahmen in den Bereichen Organisation und Marketing.

Ein wesentlicher Fokus lag in diesem Masterplan auf dem Freizeit- bzw. im touristischen Radverkehr. Viele der Maßnahmen in diesem Bereich konnten mittlerweile umgesetzt werden. Die Beschilderung der Radrouten wurde verbessert und das Informationsangebot durch zusätzliche Informationstafeln gesteigert. Die Routen werden regelmäßig geprüft, gereinigt und baulich instandgehalten. Die Ausstattung mit Abstellanlagen und Rastplätzen wurde durch aktives Mitwirken der Gemeinden kontinuierlich verbessert.

Im Alltagsradverkehr wurden mit der Teilnahme an Kampagnen wie „Radelt zur Arbeit“ (für Berufstätige) oder „Bikeline“ (für Schülerinnen und Schüler) deutliche Akzente gesetzt. Unfallhäufungspunkte wurden konsequent entschärft.

Trotzdem wurden nicht alle der damaligen Zielsetzungen erreicht. Die Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern an Unfällen ist trotz gestiegener Weglänge zwar leicht zurückgegangen und auch die Anzahl der radfahrenden Gäste im Burgenland ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Doch konnte der angestrebte Radverkehrsanteil von 10% an allen Wegen nicht erreicht werden. Die Zielsetzung, innerhalb von 4 Jahren Radverkehrskonzepte in allen burgenländischen Gemeinden umzusetzen, erwies sich zudem ebenso als nicht realisierbar.

Die auf Basis der damaligen Handlungsvorschläge gesetzten Schritte haben den Freizeitradverkehr im Burgenland eindeutig vorangebracht. Um gleiches für den Alltagsradverkehr zu erreichen, wird es in diesem Masterplan einen klaren Fokus, einen Realisierbarkeitscheck bei den Maßnahmen und eine konsequente Definition der Zuständigkeiten brauchen.

3.4 BYPAD-WORKSHOP – WO GILT ES ANZUSETZEN?

Den Status quo der Radverkehrspolitik im Burgenland zu evaluieren und wesentliche Handlungsfelder zu identifizieren, war die Zielsetzung eines breit angelegten Workshops zu Beginn des Erstellungsprozesses des Masterplans Radfahren. Für die Bewertung des Ist-Zustandes wurde die anerkannte BYPAD-Methodik angewandt. Eine international entwickelte, standardisierte Methode, um mit 22 Fragen aus 9 Modulen die Radverkehrspolitik eines Landes oder einer Region zu bewerten.

Um ein vollständiges Bild zu gewinnen, wurden neben Stakeholdern aus der Verwaltung und Politik, Fachexperten und -expertinnen auch Vertreter und Vertreterinnen der Nutzersicht eingeladen. Die Bewertung erfolgte zu unterschiedlichen Bereichen der Radverkehrspolitik jeweils in 5 Stufen (Level 0 bis 4), wobei bei Level 0 noch keine Schritte gesetzt wurden, hingegen bei Level 4 bereits ein integrierter Ansatz zur Anwendung kommt.



Die Evaluierung ergab, dass in vielen Bereichen bereits erste Schritte gesetzt wurden, für eine zielgerichtete und koordinierte Förderung des Radverkehrs aber noch erheblicher Handlungsbedarf besteht. Gute Ergebnisse brachte die Selbsteinschätzung nur im Bereich des touristischen und des Freizeitradverkehrs. Hingegen stehen die Bemühungen insbesondere bei der Unterstützung von Betrieben und Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern noch ganz am Anfang.

Radstrategie Burgenland – BYPAD-Workshop
Ergebnis der Selbsteinschätzung

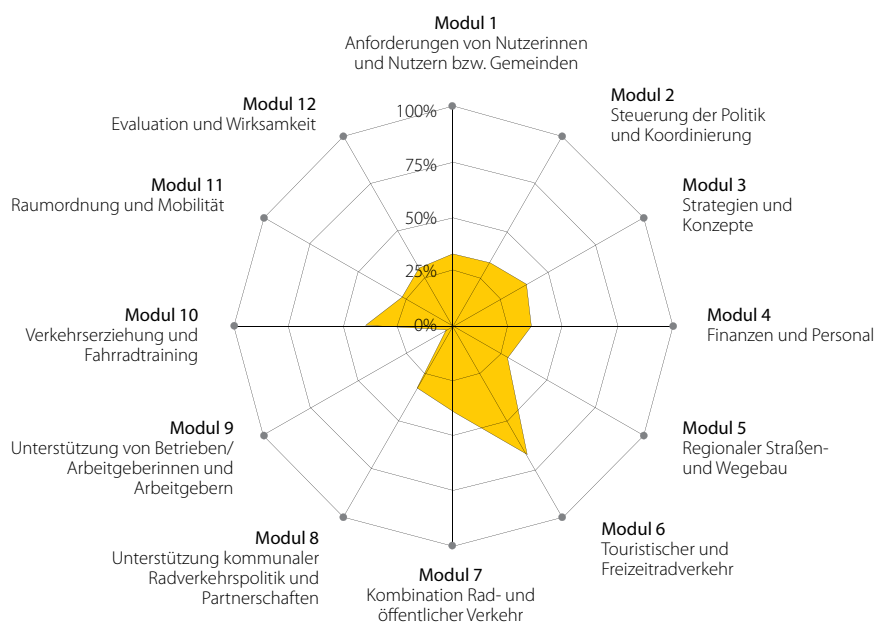


Abb. 11: Selbsteinschätzung BYPAD-Workshop

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Evaluierung wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten, wesentliche Handlungsfelder für den Masterplan Radfahren zu benennen und abschließend zu priorisieren. Eine hohe Bedeutung wurde hierbei – in der Reihenfolge ihrer Nennungen – folgenden Bereichen beigemessen:

- Bewusstseinsbildung – Image des Rades als Alltagsverkehrsmittel stärken; auch in Politik und Verwaltung muss Bewusstsein geschaffen werden; Gesundheitsaspekt mitdenken; schon bei Kindern/Jugendlichen ansetzen
- Erhöhung der Ressourcen – finanziell und personell; Förderkulisie entsprechend anpassen; Budget in Einklang mit den Zielsetzungen
- Koordinierte und abgestimmte Vorgehensweise – Einrichtung von Arbeitsgruppen; Einbindung und Unterstützung der Gemeinden
- Verbesserung und Ausbau der Infrastruktur für den

Alltagsradverkehr – unter Einbeziehung des touristischen Radwegenetzes und des bestehenden Straßen- und Wegenetzes dort, wo sinnvoll möglich; Abstellmöglichkeiten kommt eine hohe Bedeutung zu; Radinfrastrukturplanung ist Angebotsplanung.

Abb. 12: BYPAD-Workshop – Handlungsfelder Radverkehr Burgenland





„Vor allem auf Kurzstrecken kann man in Neusiedl am See aufgrund der gut ausgebauten Radwege problemlos auf den PKW verzichten. Dadurch schont man die Umwelt und unterstützt gleichzeitig die Gesundheit.“

Elisabeth Böhm
Bürgermeisterin Neusiedl am See



Dort wollen wir hin!

4.1 BURGENLAND RADELT – DIE VISION FÜRS RADFAHREN IM BURGENLAND

Radfahren kommt in den Köpfen an ...

... bei den **Burgenländerinnen und Burgenländern** – Das Fahrrad wird nicht nur als Sportgerät, sondern als Fortbewegungsmittel für die alltäglichen Wege, d. h. zur Arbeit und Schule, zum Einkauf etc. gesehen. Das sinnvollste Verkehrsmittel wird genommen oder mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert. Auf kurzen Wegen wird das bei geeigneter Infrastruktur oft das Rad sein. Gezielte Informationskampagnen weisen auf die Vorzüge des Radfahrens hin. E-Bikes erweitern den Einsatzradius des Fahrrads und ermöglichen neuen Gruppen das Radfahren.

... bei der **Politik und in der Verwaltung** – Der Radverkehr wird von Anfang an bei allen Planungen, sei es im Straßenbau oder der Raumplanung, mitgedacht und berücksichtigt. Finanzielle Anreize und eine gleichberechtigte Berücksichtigung in Gesetzesmaterien schaffen ein positives Umfeld für den Radverkehr. Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger gehen mit gutem Beispiel voran und radeln im Alltag.

... bei den **Betrieben und Schulen** – Die Betriebe sehen die Vorteile radelnder Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und schaffen entsprechende Rahmenbedingungen von Abstellanlagen bis hin zu Duschmöglichkeiten. Die Schulen helfen den Kindern schon früh, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu entdecken, Bewegung und Sicherheit stehen dabei im Mittelpunkt.

... bei **Touristinnen und Touristen** – Die Bekanntheit der Destination Burgenland wird weiter ausgebaut und immer mehr Gäste kommen, um das umfangreiche und gut ausgestattete Radroutennetz zu genießen. Service- und Informationseinrichtungen und radfreundliche Beherbergungsbetriebe machen den Aufenthalt zu einem positiven Erlebnis.

4.2 ZIELE

Um diese Vision Realität werden zu lassen, setzt sich das Land Burgenland folgende Ziele:

1. Infrastruktur für den Alltagsradverkehr fit machen

Mit Fokus auf Räume mit hohem Radpotenzial (Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkte, wichtige ÖV-Knoten) wird die Infrastruktur kontinuierlich verbessert. Neben sichere und attraktiven Radverkehrsanlagen wird auch auf begleitende Maßnahmen insbesondere adäquate Abstellanlagen, aber auch auf die Beschilderung nicht vergessen. Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung!

2. Sicher sein und sich sicher fühlen

Die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer wird verbessert, die Anzahl der Verunglückten geht zurück. Sicherheitsbedenken sollen kein Grund mehr sein, das Rad nicht zu nutzen.

3. Multimodale Wegeketten ermöglichen und fördern

Die Verknüpfung von Rad und ÖV hat großes Potenzial. Durch verbesserte Angebote und Rahmenbedingungen soll der Anteil der kombinierten Wege kontinuierlich gesteigert werden.

4. Bewusstsein für die Vorteile des Radfahrens schaffen

Durch konsequentes Marketing und Bewusstseinsbildung sind die Vorzüge des Radfahrens präsent und die Burgenländerinnen und Burgenländer steigen gerne aufs Rad um.

5. Rahmenbedingungen und Strukturen für eine konsequente Radverkehrsförderung schaffen

Klare Zuständigkeiten, entsprechend dotierte Förderpöfpe und eine ausreichende personelle Ausstattung ermöglichen es, Gemeinden bei Radverkehrsprojekten zu beraten und zu unterstützen. Ein eigenes Budget für den Radverkehr sichert Infrastrukturausbau und auch Bewusstseinsbildung. Der Radverkehr wird in der Raumplanung und bei Verkehrsprojekten von Anfang an mitgedacht.

6. Die Vorteile der Elektromobilität nutzen

E-Bikes können den Aktionsradius des Fahrrads erheblich ausdehnen. Neue Nutzergruppen können fürs Radfahren gewonnen werden und ungünstige Topografie stellt nicht länger ein Hindernis dar. Diese Chancen sollen durch das Schaffen entsprechender Rahmenbedingungen genutzt werden.

7. Die Vorreiterrolle im Radtourismus behaupten und ausbauen

Das Burgenland ist heute eine der Top-Radtourismusreregionen. Das hochqualitative Angebot an Radrouten und begleitenden Angeboten soll weiterentwickelt werden und Potenziale in allen Regionen des Burgenlands ausgeschöpft werden. Synergien zwischen Radtourismus und Alltagsradverkehr werden bestmöglich genutzt.



„Mir macht's Spaß, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Es ist eine gelenksschonende, gesunde Art mich zu bewegen, spart Zeit und ist ein kleiner Beitrag für unsere Umwelt.“

Mag.^a Claudia Kreiner-Ebinger
Arbeiterkammer Burgenland

„Ich bringe meine Tochter mit dem Rad zur Schule und fahre dann weiter ins Büro. Das ist eine gute Möglichkeit, ein bisschen Bewegung in den Alltag zu integrieren. Ich würde es sehr schätzen, würden die Radwege in Eisenstadt noch weiter ausgebaut werden!“

Roman Felder
Arbeiterkammer Burgenland



*So werden wir besser.
Burgenland radelt ...*

So werden wir besser. Burgenland radelt ...

Um die gesteckten Ziele zu erreichen, werden Maßnahmen in acht Aktionsfeldern gesetzt. Diese reichen von einer verbesserten Infrastruktur über Sicherheit, Marketing und Bewusstseinsbildung hin zu den Bereichen Organisation, Zusammenarbeit und Förderung. In jedem der Aktionsfelder soll ein Leitprojekt Leuchtturm und Anstoß für positive Entwicklungen sein. Diese Schlüsselmaßnahmen werden ehestmöglich umgesetzt.

Durch partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Gemeinden, durch Unterstützung und Beratung und auch mit entsprechenden Anreizen soll die Realisierungswahrscheinlichkeit für Maßnahmen, die nicht oder nicht vollständig in der Zuständigkeit des Landes liegen, erhöht werden.

5.1 ... IM ALLTAG

Radfahrerinnen und Radfahrer brauchen im Alltag ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz, 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 Radver-

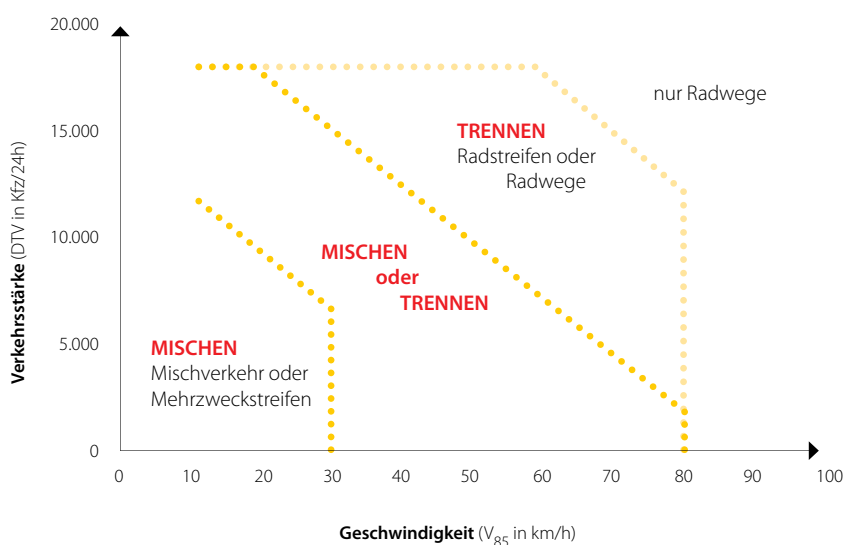
kehrsanlagen setzen wird, kann innerorts auf Nebenstraßen auch eine 30-km/h-Beschränkung eine gute und kostengünstige Lösung sein.

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.

Die Anforderungen und Qualitätskriterien für Alltagsradrouten im Burgenland werden in Kapitel 6 definiert.

Abb. 13: Kriterien Mischprinzip – Trennprinzip gem. RVS 02.03.13



Quelle: RVS 02.03.13



„Gut ausgebaute Radwege sind die Grundvoraussetzung, um die täglichen Wege mit dem Rad zurücklegen zu können. Mattersburg zeigt mit dem neuen Radweg durch die Innenstadt, wie wichtig uns das Thema ist.“

Klubobfrau Ingrid Salamon
Bürgermeisterin Stadt Mattersburg

LEITPROJEKT: Radbasisnetze

Großes Potenzial für den Alltagsradverkehr 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 sollen 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 Hauptrouten 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 Entscheidungsträgerinnen und -träger 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 (siehe Kapitel 5.8).

Für Mattersburg wurde als Pilotprojekt bereits ein Radbasisnetz entwickelt. Die anderen Regionen folgen schrittweise.

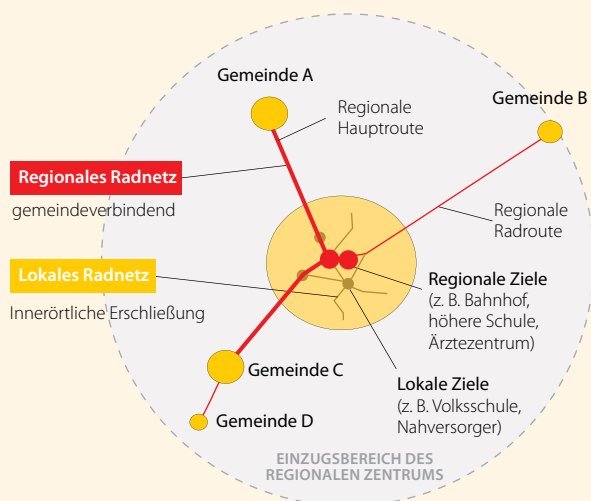


Abb. 14: Schema Radbasisnetz

Qualitätsstandards definieren und anwenden

Mit diesem Masterplan werden für Radverkehrs- und Abstellanlagen Qualitätsstandards für eine bedarfsgerechte Planung und eine sich stets am Stand der Technik orientierende Ausführung definiert. Aktuelle Richtlinien, insbesondere die jeweils gültigen RVS für den Radverkehr, werden eingehalten. Insbesondere im übergeordneten Netz gilt für Komfort und Sicherheit, dass Regelbreiten statt Mindestbreiten zur Anwendung kommen.

→ siehe Kapitel 6 Anforderungen und Qualitätskriterien

Regelbreiten statt
Mindestbreiten



Verkehrsorganisation als kostengünstige Eingriffsmöglichkeit

Nicht immer bedarf es für den Radverkehr teurer Baumaßnahmen. Gerade im untergeordneten Netz können Temporeduktion und Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehr eine sichere Führung der Radfahrerinnen und Radfahrer im Mischverkehr ermöglichen. Tempo-30-Zonen können im Ortsgebiet ein probates Mittel sein, um die Flächenerschließung im Radverkehr sicherzustellen. Passen die Rahmenbedingungen, sollen auch Radfahren gegen die Einbahn, Wohnstraßen, Begegnungszonen oder Fahrradstraßen in Betracht gezogen werden, um ein durchgängiges, komfortables und sicheres Radverkehrsnetz zu schaffen. Das Land Burgenland wird durch Beratung helfen, das richtige Instrument zu finden.

Am Ziel angekommen – Abstellanlagen in guter Qualität und ausreichender Anzahl

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.

Eine Anpassung der Bauverordnung wird künftig Abstellmöglichkeiten bei Neubauten sicherstellen, Beratung und Förderung werden die Qualität und Quantität im Bestand erhöhen. Maßnahmen an der Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr kommt besondere Bedeutung zu und ihnen wird daher ein eigenes Aktionsfeld gewidmet.

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.



→ siehe Kapitel 6

Anforderungen und Qualitätskriterien

In Schuss halten

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. Klare Zuständigkeiten und eine bestmögliche Unterstützung der Gemeinden etwa durch die Straßenmeistereien werden dies sicherstellen.

Und nur wenn das Radverkehrsnetz in den Winterdienst miteinbezogen wird, können die Alltagswege auch in der kalten Jahreszeit auf zwei Rädern zurückgelegt werden. Insbesondere regionale Hauptradrouten sollen daher künftig im Winter durchgängig betreut werden. Für Radwege auf Landesstraßen wird diese Aufgabe die Landesstraßenverwaltung übernehmen. Liegt die Instandhaltung im Aufgabenbereich der Gemeinden, so wird auch der Winterdienst von diesen übernommen. Bei vom Land geförderten Neubauten wird eine entsprechende Vereinbarung Teil des Fördervertrags sein.

Beschilderung, Wegweisung und Markierung

Eine einheitliche, klare und durchgängige Beschilderung ist für die Nutzbarkeit eines Radnetzes unumgänglich und wurde beim touristischen Routennetz im Burgenland schon in der Vergangenheit konsequent umgesetzt. Für künftige Radverkehrsangebote sollen die derzeit in Erarbeitung befindlichen österreichweiten Standards Anwendung finden.

Bodenmarkierungen können einerseits einen wesentlichen Beitrag zur Entschärfung von Gefahrenstellen leisten, andererseits etwa in Form von „Sharrows“ den Radverkehr sichtbar machen und so die Aufmerksamkeit für Radfahrerinnen und Radfahrer erhöhen. Beides ist ein wesentlicher Beitrag zu mehr Sicherheit.

Die Instandhaltung der Bodenmarkierungen fällt wie beim Winterdienst entweder in den Aufgabenbereich der Landesstraßenverwaltung oder der Gemeinden.

5.2 ... IN DER FREIZEIT

Im Burgenland decken 2.500 km Radrouten alle Bedürfnisse von gemütlicher Familienrunde bis hin zu sportlicher Herausforderung ab. Aushängeschild sind die sieben TOP-Radrouten verteilt über das gesamte Bundesland. Durchgehende Beschilderung und begleitende Informations- und Serviceangebote von Rastplätzen über radfreundliche Gaststätten und Beherbergungsbetriebe bis hin zu Radverleihangeboten lassen das Herz der Radfahrerinnen und Radfahrer höher schlagen.



Abb. 15: Neusiedler See Radroute

Hervor sticht die ADFC-zertifizierte „RadReiseRegion“ Neusiedler See, wo mit der Neusiedler See Radroute nicht nur einer von Österreichs zwei 5-Sterne-Radwegen, sondern auch über 30 weitere Radrouten mit zusammen 1.000 abwechslungsreichen Kilometern auf die Radfahrerinnen und Radfahrer warten.

Wenn man bedenkt, dass 2016 bereits 22% der rund 400.000 in Österreich verkauften Fahrräder E-Bikes waren und Österreich damit nach Belgien, Luxemburg und den Niederlanden im Spitzenfeld liegt, wird klar, welche Rolle das E-Bike auch in Österreich im Tourismus spielt und spielen wird. Abgesehen von der Reise mit dem eigenen E-Bike geben 20% der Urlaubsgäste aus Deutschland an, dass es ihnen wichtig ist, am Urlaubsort ein E-Bike leihen zu können. Gerade im hügeligen Mittel- und Südburgenland ist das E-Bike die optimale Kombination von Fahrspaß und Komfort. Ausprobieren kann man dies bereits heute etwa im E-Bike Paradies Südburgenland, wo nicht nur in über 20 Orten E-Bikes ausgeliehen werden können, sondern auch geführte Touren und Gesamtpakete angeboten werden.

Leitprojekt: Attraktivierung der Top-Radrouten

Die burgenländischen Top-Radrouten sind wesentlicher Erfolgsfaktor des Radlandes Burgenland und Basis seiner Position im Spitzenfeld des österreichischen Radtourismus. Um diese Führungsrolle auch für die Zukunft abzusichern, wird das Angebot kontinuierlich in seiner Qualität gesteigert. Eine umfassende Analyse des touristischen Radangebots im Burgenland hat im Jahr 2014 detailliert Handlungsbedarf nicht nur in der Infrastruktur, sondern auch bei begleitenden Maßnahmen (Radbetriebe, Information etc.) aufgezeigt.⁸ Durchgängiges „Storytelling“ und thematischer Fokus wurden als Schlüsselfaktoren für den Erfolg der Leitradrouten ausgemacht und sollen geschärft werden. Als Leitprojekt des Masterplans werden die in der Evaluierung empfohlenen Maßnahmen konsequent umgesetzt.



Qualitätssicherung und Abrundung des Angebots

Das Radroutennetz für Freizeit und Tourismus ist umfangreich ausgebaut, wobei die Routen großteils auf öffentlichen Straßen im gemischten Verkehr mit wenig Verkehrsaufkommen geführt werden – nun gilt es, die Qualität der Infrastruktur durch laufende Instandhaltung zu sichern. Ausbaumaßnahmen sind nur mehr zur Schließung von Lücken geplant. Nationale Vorgaben zur Beschilderung und Wegweisung werden umgesetzt und führen zu einem einheitlichen Bild und verbesserter Orientierung.

Reiseketten sicherstellen

Radtouristinnen und -touristen sind auf funktionierende Reiseketten, sprich das reibungslose Ineinandergreifen der verschiedenen Mobilitätsangebote, angewiesen – sei es, um zum Ausgangspunkt und Standort des eigenen PKW zurück zu gelangen oder sei es bei einer öffentlichen Anreise in die Region. Abnehmende Motorisierungsraten in den Quellmärkten, insbesondere in den großen Ballungszentren Österreichs und Deutschlands, lassen die Bedeutung einer durchgängigen Reisekette im öffentlichen Verkehr für den Tourismus steigen. Eine gesicherte

Fahrradmitnahmemöglichkeit bei der überregionalen Anreise oder Serviceleistungen an der Destination (z. B. Gepäckabholung vom Bahnhof) sollen forciert werden. Flexible Mobilitätsangebote vor Ort und eine Attraktivierung bestehender Radverleihsysteme (z. B. Qualität der Räder, bessere Abstimmung auf Bahnangebote) können ebenso zur Abrundung im Sinne einer „Mobilitätsgarantie“ beitragen.

Stimmiges Gesamtpaket

Um es für die Gäste einfacher zu machen, das Burgenland radelnd zu erleben, sollen die einzelnen Angebotskomponenten (Anreise, Hotel, Radverleih, Weinverkostung etc.) verstärkt zu einfach buchbaren Packages zusammengefasst und von den bestehenden Incoming-Reisebüros in den Destinationen Neusiedler See und Südburgenland vertrieben werden.

Auf die Bedürfnisse abgestimmt

Für Radreisende, die längere Strecken unterwegs sind (sei es auf den Eurovelo Strecken oder den Hauptradrouten des Burgenlands), ist es wichtig, kurzfristig und

⁸ Quelle Abbildung: Evaluierung „Radangebot Burgenland“
eltner marketing services, Graz

oft nur für eine Nacht ein Dach über dem Kopf zu finden. Während es in der Region Neusiedler See in der Hauptsaison schwierig sein kann, ein Zimmer zu bekommen, trifft dies auf die Strecken im Südburgenland (z. B. Eurovelo 13 Iron Curtain Trail, Paradiesroute) auf die Vor- und Nachsaison zu. Radfreundliche Betriebe zeichnen sich dadurch aus, keine Zuschläge bei nur einer Übernachtung zu verlangen und sichere Abstellmöglichkeiten sowie Reinigungs- bzw. Reparaturmöglichkeiten für das Fahrrad anzubieten. Um den Radreisenden einen einheitlichen Standard anbieten zu können, hat der Burgenland Tourismus – abgestimmt auf die bestehenden österreichweit gültigen Kriterien – Kriterien für radfreundliche Betriebe festgelegt. Während es unter den Privatvermieterinnen und -vermieter schon seit vielen Jahren radfreundliche Betriebe gibt, besteht bei den gewerblichen Betrieben noch Handlungsbedarf.

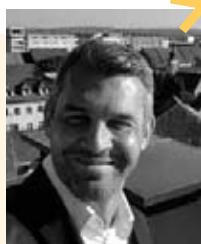
Durch bewusstseinsbildende Maßnahmen sollen künftig auch mehr gewerbliche Betriebe entsprechende Services für die Radreisenden anbieten. Eine Zertifizierung seitens des Burgenland Tourismus wird weiterhin kostenlos angeboten. Darüber hinaus steht mit „Bett und Bike“ ein mittlerweile internationales Standardzertifikat des ADFC zur Verfügung.

Auf E-Bike-Trend aufspringen

Neben dem traditionellen Fahrradverleih soll der E-Bike-Verleih künftig eine größere Rolle spielen. Dabei spielen die Beherbergungsbetriebe eine immer stärkere Rolle. Ob im Verbund mit anderen Betrieben (E-Bike Paradies Südburgenland) oder alleine: um dem Gast ein attraktives und unkompliziertes Angebot bieten zu können, muss die Qualität der Räder stimmen. Dazu gehört auch eine professionelle Wartung und Instandhaltung. Überlegt werden sollte auch ein Verleihsystem in der Region Neusiedler See.

Der technische Fortschritt insbesondere bei den Akkus führt dazu, dass sich die Reichweite der E-Bikes mittlerweile mit der durchschnittlich an einem Tag zurückgelegten Distanz von rund 65 km deckt. Dementsprechend sind vor allem bei den Übernachtungsbetrieben entsprechende Ladestationen vorzusehen. Um auch untertags Strom geben zu können, sollen künftig auch Gaststätten entlang der Hauptradrouten motiviert werden, Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Durch die E-Bikes wird der Radius der Radreisenden größer. Dementsprechend wichtig ist die Kooperation mit den benachbarten Regionen in Niederösterreich, der Slowakei und Westungarn, um attraktive Strecken einzubinden.



„Als passionierter Radfahrer wünsche ich mir, dass diese Form der Mobilität einen noch besseren und höheren Stellenwert in unserer Gesellschaft bekommt. Ich selbst lebe in Eisenstadt und sehe hier, wie der Radverkehr langsam, aber stetig wächst und würde mir in meiner Heimatstadt noch mehr Wege und noch mehr Abstellmöglichkeiten wünschen.“

Mag. Herbert Marhold

GVV Burgenland und Eisenstädter Alltagsradler

5.3 ... SICHER

Mit steigendem Radanteil geht eine zunehmende Sensibilisierung für die Bewegungslinien und Platzbedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer einher, die Unfallzahlen gehen relativ betrachtet zurück.

Allzu oft führen aber tatsächliche oder wahrgenommene Sicherheitsdefizite noch zu einem Verzicht auf das Verkehrsmittel Rad. Hier gilt es anzusetzen!

Im mehrjährigen Durchschnitt werden jährlich über 120 Burgenländerinnen und Burgenländer bei Unfällen mit dem Fahrrad verletzt, knapp 40% davon schwer. Für 1–2 Betroffene enden die Unfälle sogar tödlich. Insbesondere der Anteil der Schwerverletzten im Radverkehr liegt weit

über dem Anteil an den zurückgelegten Wegen und Distanzen. Geschwindigkeitsunterschiede und zu geringer Seitenabstand, Vorrangverletzungen durch Kfz an Knotenpunkten, Grundstückszufahrten, Sichteinschränkungen bei Querungsstellen, Konflikte mit parkenden Kfz (Autotüren, Ausparken) oder auch Konflikte auf gemischten Fuß- und Radwegen sind einige der häufigsten Unfallgefahren.

Dem besonderen Schutzbedürfnis der Radfahrerinnen und Radfahrer wird durch ein Aufgreifen und Operationalisieren der Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm Burgenland 2017–2021 entsprochen.

Verunglückte im Straßenverkehr im Burgenland 2016: **Anteile Fahrrad**

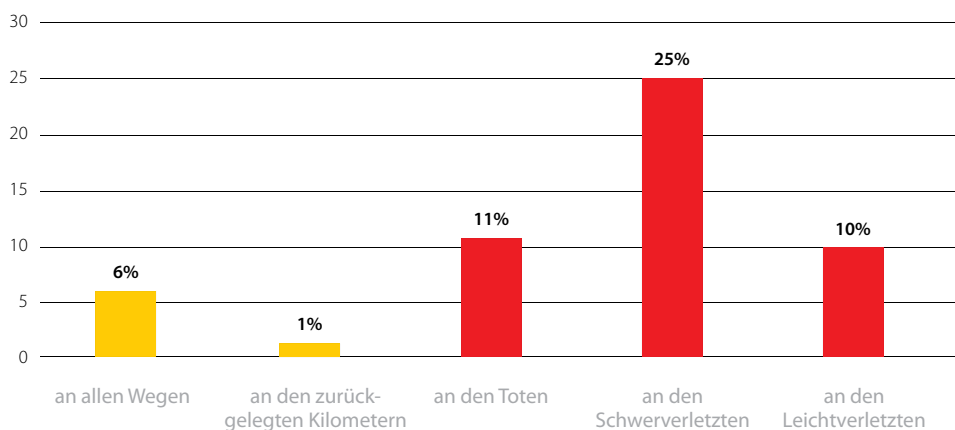


Abb. 16: Verunglückte im Straßenverkehr im Burgenland



„Ich mache gerne Sport. Eine meiner liebsten sportlichen Betätigungen ist das Radfahren. Radfahren ist gesund und fördert meine persönliche Ausgeglichenheit im Büro. Außerdem kann ich die Natur genießen. Von Mai bis September versuche ich einmal pro Woche mit dem Rad in die Arbeit zu fahren. Ich benutze dabei den tollen Radweg entlang der Wulka.“

Mag. Martin Huber

Landespolizeidirektor Burgenland

Leitprojekt: Von klein an sicher unterwegs

Schon im Kindesalter wird der Grundstein für das spätere Mobilitätsverhalten gelegt. Durch ein Maßnahmenpaket werden die Kinder im Burgenland schon ab dem Kleinkindalter mit jenem Verkehrsmittel vertraut gemacht, das ihnen Spaß macht, früh unabhängige Mobilität ermöglicht und ihrem natürlichen Bewegungsdrang gerecht wird. Im Interreg-Projekt Smart Pannonia werden Kindergärten Laufräder zur Verfügung gestellt. So können schon frühzeitig motorische Fähigkeiten entwickelt und gestärkt werden, die später durch Radworkshops im Volksschulalter weiterentwickelt werden. Neben der Verkehrserziehung, die den richtigen und sicheren Umgang mit dem Fahrrad im Straßenverkehr näherbringt, wird ergänzend in einer Mobilitätsbildung nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrsverhalten vermittelt.

Im Rahmen eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Projekts wurde von der GySEV/Raaberbahn ein Verkehrssicherheitsparcours angeschafft, der bei Mobilitätsveranstaltungen im Burgenland Kindern das Thema Verkehrssicherheit näherbringen soll.

Für Pädagoginnen und Pädagogen werden unter dem Titel „Wissen – Erkennen – Handeln“ zum Thema klimaverträgliche Mobilität und Verkehrssicherheit Schulungen angeboten.



Abb. 17: Verkehrssicherheitsparcours (Bildquelle: GySEV/Raaberbahn)

Verkehrssicherheitsmanagement

Oft helfen schon kleine Eingriffe, um die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer erheblich zu verbessern, sei es eine Sichtbehinderung im Kreuzungsbereich oder eine fehlende Markierung. Regelmäßige Inspektionen des bestehenden Radverkehrsnetzes nach einheitlichen Vorgaben verhindern, dass solche Gefahrenherde übersehen werden. Neue Ansätze, wie eine Handy-App zur Meldung von Gefahrenstellen, könnten künftig ebenso zur Verbesserung der Sicherheitssituation beitragen.

Manchmal sind aber auch weitreichendere bauliche oder verkehrsorganisatorische Eingriffe notwendig, um Gefahrenstellen zu entschärfen. Um die Aufwände hierfür möglichst gering zu halten und die Sicherheit von An-

fang an zu gewährleisten, werden alle Planungen bereits im Vorfeld von Expertinnen und Experten überprüft. Die Einhaltung der in diesem Masterplan festgelegten Qualitätsstandards wird hierbei ebenfalls geprüft und ebnet den Weg zu einer sicheren Radinfrastruktur.

Kommt es dennoch zu Unfällen, werden die erfassten Unfalldaten ausgewertet und Gefahrenstellen entschärft, wobei Unfallhäufungsstellen priorisiert werden. Das Verkehrssicherheitsmanagement für den Radverkehr orientiert sich immer am Stand der Technik.

Schulungen

Der Trend hin zu E-Bikes eröffnet neuen Nutzergruppen die Möglichkeit, mit dem Rad zu fahren. Insbesondere

ältere Menschen können damit wieder längere Strecken zurücklegen und selbstständig mobil sein. Sicherheitsbedenken, Technikangst oder einfach mangelnde Fahrpraxis stellen aber Hürden dar. Daher werden Fahrrad-Sicherheitskurse für Seniorinnen und Senioren, aber auch für andere Wiedereinsteigerinnen und -einsteiger angeboten, um die Hemmschwelle zur Fahrradnutzung abzubauen und eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen.

Läuft wie geschmiert – funktionierende und sichere Ausrüstung

Die Bedeutung einer sicheren und funktionierenden Ausrüstung ist nicht allen Radfahrerinnen und Radfahrern bewusst. Die in der Straßenverkehrsordnung vorgesehene Ausrüstung wie Bremsen, Licht, Klingel oder Reflektoren muss jedenfalls vorhanden sein. Aber nur ein regelmäßig gewartetes Fahrrad garantiert eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Schwerpunktaktionen werden hier mehr Bewusstsein erzeugen. Hierfür soll die Zusammenarbeit mit dem lokalen Radhandel gesucht werden. Dieser könnte z. B. im Rahmen von Events oder Kampagnen Sicherheitschecks anbieten.

Hochwertige Fahrradanhänger (Sicherheitsgurte, Speicherabdeckung, betriebssichere Kupplung, Fahnenstange mit Wimpel, Auflaufbremse) sind sicherer als Kindersitze und können auch Platz für zwei Kinder bieten. Zudem bieten sie – ohne Kinder – eine Transportmöglichkeit etwa für Einkäufe. Auch hierfür soll verstärkt Bewusstsein geschaffen werden.

Miteinander

Gemeinsam statt gegeneinander sollte das Motto im Straßenverkehr sein. Leider stellen aber die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer manchmal ein Feindbild dar. Dies kann zu Gefahrensituationen etwa durch Überholvorgänge mit zu geringem seitlichen Abstand führen. Oftmals fehlt aber auf beiden Seiten einfach das Wissen und Bewusstsein für die spezifischen Bedürfnisse und Probleme des jeweils anderen. Der „tote Winkel“ insbesondere von LKW ist ein Beispiel hierfür.

Durch eine Miteinander-Kampagne wird nicht nur Wissen vermittelt, sondern auch zur gegenseitigen Rücksichtnahme motiviert und somit ein nicht zu unterschätzender Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

5.4 ... MULTIMODAL

Ein hoher Anteil an Pendlerinnen und Pendlern, die oft auch weite Distanzen in die Zentren zurückzulegen haben, lässt immer mehr Menschen im Burgenland auf die Bahn als stressfreies Verkehrsmittel für den Arbeitsweg umsteigen.

Gerade hier bietet sich das Fahrrad als optimales Verkehrsmittel am Weg zum Bahnhof an, kann es doch den Einzugsbereich einer Haltestelle massiv ausdehnen.

Stimmen die Rahmenbedingungen, kann auf die Fahrt mit dem dann vielleicht nicht mehr notwendigen Zweitwagen zu den trotz laufenden Ausbaus immer öfter ausgelasteten Park&Ride-Anlagen verzichtet werden.

Dieses Potenzial wurde vom Land Burgenland erkannt und der Ausbau von Bike&Ride-Anlagen daher forciert, wie die Beispiele in Bruckneudorf oder Neusiedl am See zeigen. Die hohe Qualität und komfortable Ausstattung dieser Abstellanlagen kann Vorbild für weitere Standorte sein, an denen Radfahrerinnen und Radfahrer ihr Fahrrad ohne Bedenken auch für einen längeren Zeitraum gerne abstellen.

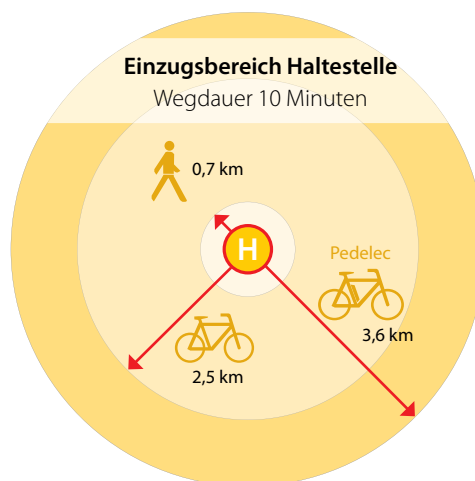


Abb. 18: Vergleich Einzugsbereiche.

Quelle: Eigene Darstellung nach Pressl, Reiter u. a., 2009



„Mit dem Rad zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle und bequem mit dem öffentlichen Verkehr ans Ziel. Multimodalität bringt mehr körperliche Aktivität und spart das Zweitauto.“

Helmut Hauser

ÖBB Personenverkehr AG / Regionalmanagement Ostregion / Markt Burgenland

Leitprojekt: Multimodale Knoten – Bike&Ride-Ausbauoffensive

Die intermodale Reisekette Rad-ÖV ist auf hochwertige Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl angewiesen. Daher wird das Land Burgenland neben den bereits umgesetzten Bike&Ride-Projekten weiterhin die Errichtung von Abstellanlagen insbesondere an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs forcieren und unterstützen.

Im laufenden Interreg-Projekt Smart Pannonia ist ein gesondertes Paket für die Errichtung von Abstellanlagen vorgesehen, wobei der Fokus dabei auf Busknoten im Mittelburgenland gerichtet wird. Für die genauen Standorte und den weiteren Ausbauplan wird eine Park&Ride-Strategie erstellt, die auch die Potenziale für den Radverkehr berücksichtigen und entsprechende Kapazitätsanforderungen für Radabstellanlagen ableiten wird.

Alle Anlagen, die im Zuge der Bike&Ride-Ausbauoffensive errichtet werden, halten die Qualitätsanforderungen für Abstellanlagen mit längerer Abstelldauer ein. Ein Augenmerk wird dabei auch auf sichere Abstellmöglichkeiten für teurere Räder wie E-Bikes gelegt, etwa in Form von Fahrradboxen.

Darüber hinaus wird angestrebt, gemeinsam mit den Gemeinden und Infrastrukturbetreiberinnen und -betreiber abhängig von der Frequenz der Haltestelle oder des Bahnhofs zusätzliche Serviceangebote für Radfahrerinnen und Radfahrer bereitzustellen.



Abb 19: Bike&Ride-Anlage am Bahnhof Neusiedl am See

Gute Anbindung

Die Verknüpfungspunkte zum öffentlichen Verkehr müssen im Alltagsradwegenetz der Gemeinden sicher und ohne Umwege erreicht werden können. Das Land Burgenland wird daher in der neuen Förderrichtlinie für den Alltagsradverkehr auch Radinfrastrukturen innerhalb der Gemeinde fördern, soweit sie der Anbindung einer Haltestelle mit entsprechender Anzahl an Abfahrten und Ausstattung an Abstellanlagen dienen (siehe Kapitel 5.8).

Das Serviceplus

Zusätzliche Serviceangebote zeugen den Radfahrerinnen und Radfahrern gegenüber von Wertschätzung und können die Nutzung der Bike&Ride-Angebote attraktiver machen.

Während personell besetzte Radstationen, die etwa Radservice und Reparaturen oder bewachte Radgaragen anbieten, nur an wenigen stark frequentierten Bahnhöfen im Burgenland umsetzbar sein werden, können kleinere Serviceangebote wie Luftpumpen, Reparatursets, Verkaufsautomaten für Fahrradschläuche oder Schließfächer zum Verstauen von Regenschutz oder Helm auch an Bahnhöfen und Haltestellen mit etwas weniger Frequenz angeboten werden. Auch Lademöglichkeiten für E-Bikes können das gewisse Serviceplus ausmachen, wobei hier die jeweils geeignete Form zu finden ist. Je nach Frequenz sollen bestehende Radgaragen bzw. Radabstellplätze um die genannten zusätzlichen Serviceangebote erweitert werden. Bei der Neuerrichtung von Abstellanlagen sollen diese künftig von Anfang an mitgedacht werden.



Das Rad mit dabei – Fahrradmitnahme im ÖV

Während im Pendlerinnen- und Pendlerverkehr Bike&Ride aus Kapazitätsgründen klar der Vorzug gegenüber der Fahrradmitnahme im Zug zu geben ist, soll die Fahrradmitnahme bei gelegentlichen Fahrten oder für Touristinnen und Touristen problemlos möglich sein. Durch die kontinuierliche Erneuerung und Harmonisierung des Fuhrparks sowie die geplanten Angebotsausweitungen (zumindest Stundentakt) auf allen Bahnstrecken stehen künftig deutlich höhere Kapazitäten für den Fahrradtransport zur Verfügung. Die neuen barrierefreien Fahrzeuge erleichtern nicht nur den Einstieg mit Fahrrädern. Durch den verstärkten Einsatz von sechstürigen Garnituren reduzieren sich auch die Fahrgastwechselzeiten – ein wesentlicher Faktor, wenn es darum geht, den Fahrplan einhalten zu können.

Im Busverkehr ist die Fahrradmitnahme derzeit nicht möglich bzw. von der Kulanz des Buslenkers/der Buslenkerin abhängig. Künftig sollen insbesondere abseits der Bahnachsen, in für den Radtourismus interessanten Regionen, Zusatzangebote vergleichbar mit den „Radtramper“-Bussen in Niederösterreich geschaffen werden. Diese verkehren großteils auf bestehenden Busstrecken, bedienen weniger Haltestellen und bieten je nach Fahrzeug Platz für 20–40 Fahrräder. Beim Einsatz von Radanhängern ist eine möglichst einfache Beladung (idealerweise durch den Fahrgast), die Mitnahmemöglichkeit von E-Bikes sowie eine über die Felgen hinausgehende Befestigungsmöglichkeit zu gewährleisten. Die Bedienung ist je nach Bedarf auf die Radsaison (April – Oktober), die Sommermonate bzw. die Wochenenden eingeschränkt.

Darüber hinaus ist für die Gäste im Burgenland, aber auch für alltägliche Fahrten, im bestehenden Regionalbusnetz

außerhalb der Hauptverkehrszeit die Fahrradmitnahme wünschenswert. Diesbezüglich sollten den Buslenkerinnen und Buslenkern möglichst klare Handlungsanweisungen (idealerweise Verankerung in den Beförderungsbedingungen) gegeben werden. Dabei ist jedenfalls sicherzustellen, dass die Haftung bei einem Unfall nicht wie derzeit bei den Lenkerinnen und Lenkern verbleibt. Ebenso sind für die Themen Reservierung und Fahrkartenverkauf Lösungen zu suchen, die die Nutzung der Angebote für den Fahrgast vereinfachen. Jedenfalls sollten diese Lösungen in Zusammenarbeit mit den Nachbarbundesländern für das gesamte Gebiet des Verkehrsverbund-Ost-Region erarbeitet werden.

Für Pendlerinnen und Pendler können Klappräder bei geringem Platzbedarf und hoher Qualität eine gute Alternative für die regelmäßige, kostenfreie Mitnahme im öffentlichen Verkehr bieten.

Mobil auch am Ziel

Kann das letzte Stück der Fahrt nicht im öffentlichen Linienverkehr zurückgelegt werden, müssen auch hier entsprechende Angebote zur Verfügung stehen. Die Radfahrerin oder der Radfahrer darf nicht an der Hürde der „letzten Meile“ scheitern und am Zielbahnhof stranden. Abhilfen können hier Verleihsysteme wie nextbike oder auch Mikro-ÖV-Angebote schaffen.

Bestehende Verleihangebote werden beibehalten, gestärkt und auf eine ganzjährige Nutzung ausgerichtet. Alternative Angebote wie etwa stationslose Verleihsysteme mit App-Steuerung oder ausgeweitete E-Bike-Verleihsysteme werden als Zukunftsperspektive evaluiert. Mikro-ÖV-Angebote werden durch das Land Burgenland bereits über eine gesonderte Förderrichtlinie unterstützt.



Bildquelle: Mobilitätszentrale Burgenland

5.5 ... WEITER

„Das Fahrrad ist nur etwas für sportlich-fitte Menschen, für flache Strecken oder für Personen ohne viel Gepäck ...“. Der Boom der E-Bikes und praktisches Zubehör wie Fahrradanhänger wirken Aussagen wie dieser entgegen. Das Burgenland ist bereits heute stromautark und am Weg zur Energieautarkie. Gerade da bieten sich mit nachhaltig erzeugter Energie betriebene E-Bikes an, um zusätzliche Fahrtzwecke und Nutzergruppen zu erschließen. Die Vorteile liegen klar auf der Hand. Es können längere Distanzen zurückgelegt werden und eine hügelige Topografie stellt keine Hürde mehr dar. Ältere Menschen können länger mobil bleiben, Berufstätige kommen nicht verschwitzt ins Büro. Diese Vorteile spiegeln sich in steigenden Verkaufszahlen wider, bereits über 20% der ver-

kauften Neuräder sind E-Bikes⁹. Durch Vorzeigeprojekte wie das E-Bike Paradies Südburgenland ist das E-Bike im Freizeit- und Tourismusverkehr längst angekommen. Für Gemeinden, Betriebe und Schulen gab es im Rahmen des klimaaktiv-mobil-Programms des BMNT eine Förderung für die Anschaffung von E-Bikes.

Der mit Abstand größte Teil der Einkäufe¹⁰ kann problemlos mit dem Fahrrad transportiert werden, für die anderen kann oft ein Transportfahrrad oder ein Fahrradanhänger das passende Transportmittel sein. Gerade in Städten erfreut sich das Transportrad zunehmender Beliebtheit und der Einsatz wird von den Kommunen oft aktiv unterstützt. Anhänger für Kinder sind – richtig ausgestattet – nicht nur sicherer, sondern ermöglichen es im Gegensatz zum Kindersitz, auch bei zwei Kindern noch mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

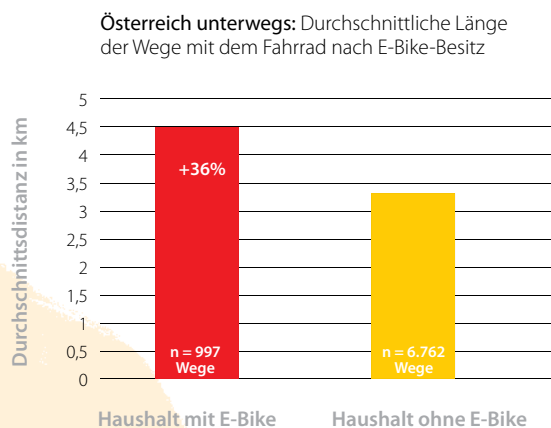


Abb. 20: Österreich unterwegs – Weglängen und E-Bikes

⁹ <https://www.wko.at/branchen/handel/mode-freizeitartikel/fakten-oesterreichische-fahrradindustrie.pdf>

¹⁰ Trendy cycling 20 gute Gründe, Rad zu fahren; Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM, Karl Reiter, Susanne Wrigton, Marta Carvalho, 2010

Leitprojekt: S-Pedelec Pilotprojekt

Die sogenannten S-Pedelecs, schnelle Elektrofahrräder mit bis zu 45 km/h unterstützter Geschwindigkeit, könnten als umweltfreundliches und aktives Verkehrsmittel dazu beitragen, dass insbesondere Berufspendlerinnen und Berufspendler auch längere Strecken mit dem Rad zurücklegen. Noch sind aber die rechtliche Situation, die Mitbenutzung der Radverkehrsinfrastruktur, Auswirkung auf die Verkehrssicherheit und auch das tatsächliche Verlagerungspotenzial nicht hinreichend erforscht.

Das Burgenland will die Möglichkeiten und Anforderungen dieses neuen Verkehrsmittels frühzeitig im Detail kennenlernen und beteiligt sich daher an dem Forschungsprojekt „POSETIV – Potenzial von S-Pedelecs für eine effektive Mobilitätsalternative“. In einer Pilotregion, voraussichtlich im Südburgenland, werden Pendlerinnen und Pendler für einen Testzeitraum mit E-Bikes und S-Pedelecs ausgestattet und z. B. mittels App, Mobilitätstagebuch oder Tiefeninterviews wertvolle Informationen für die künftig notwendigen Rahmenbedingungen gewonnen.

Wir geben Strom – E-Bike Land Burgenland

Als ein Land der nachhaltigen Energiegewinnung ist es für das Burgenland selbstverständlich, auch im Bereich der Elektromobilität vorne dabei zu sein. E-Bikes werden als optimale Möglichkeit gesehen, mehr Menschen das Radfahren zu ermöglichen. Deren Einsatz bringt aber neue Anforderungen mit sich, die konsequent mitgedacht werden. Ein teurerer Anschaffungspreis führt zu besonderen Sicherheitsanforderungen, denen mit entsprechenden Abstellereinrichtungen wie Fahrradboxen entsprochen wird. Eine Entwurfsgeschwindigkeit von 30 km/h bei neuer Infrastruktur wird den höheren Geschwindigkeiten gerecht. Verleihsysteme für E-Bikes sollen insbesondere für die Freizeit- und Tourismusnutzung gestärkt und ausgebaut werden (mehr dazu im Maßnahmenfeld „in der Freizeit“).

Transportieren mit dem Rad

Gerade auf kurzen Strecken innerorts kann sehr vieles mit dem Transportfahrrad oder einem Fahrradanhänger transportiert werden. Die Abhängigkeit vom Auto sinkt. Auch Kinder können mit entsprechenden Anhängern sicher und komfortabel mitgenommen werden.

Die Bedürfnisse, die sich durch größeren Platzbedarf und andere Fahreigenschaften wie größeren Kurvenradien ergeben, werden bei allen Planungen mitgedacht. „Gemeindefahrräder“ zum Ausleihen können eine attraktive Möglichkeit für eine gelegentliche Nutzung darstellen.



„Nehmen wir uns die Freiheit und nutzen wir für jeden Weg das am besten geeignete Verkehrsmittel. Vor allem für die kurzen Wege ist das Fahrrad die beste Wahl, weil es Spaß macht, Geld spart, gesund ist und auch noch gut für unsere Umwelt ist!“

DIⁱⁿ Christine Zopf-Renner
Mobilitätszentrale Burgenland

5.6 ... GERNE

Gesundheit, Kostenersparnis und Umweltschutz ... die Vorteile des Radfahrens sind vielfältig. Insbesondere im Freizeitradverkehr wurde im Burgenland schon viel für die Radfahrerinnen und Radfahrer erreicht und noch mehr wird künftig getan. Damit dieses Wissen bei den Menschen auch ankommt, bedarf es abgestimmter Informations- und Bewusstseinsbildungsmaßnahmen. Viel zum positiven Image des Burgenlands als Radland hat die Tourismuswerbung beigetragen. Nicht nur in der klassischen Werbung spielt der Radverkehr dort eine wichtige Rolle. Es werden auch umfangreiche Informationsangebote von Online-Routenplanern bis hin zu ge-

druckten Kartenwerken bereitgestellt. Auch im Alltagsradverkehr wurde und wird bereits an zielgruppenorientierten Kampagnen teilgenommen, so motiviert „Radelt zur Arbeit“ etwa Berufstätige, für den Arbeitsweg aufs Fahrrad umzusteigen. Neben der Bewerbung und Beauskunftung des öffentlichen Verkehrs fungiert die Mobilitätszentrale Burgenland schon heute als Anlaufstelle für Themen rund ums Radfahren.

Der Stellenwert des Alltagsradverkehrs muss gehoben werden. Hochwertige Infrastruktur kann als Imagefaktor dienen, Serviceangebote zeugen von Wertschätzung, positive Vorbilder können motivieren. All dies muss aber in den Köpfen ankommen!

Leitprojekt: Kommunikationsstrategie Radfahren im Burgenland

Eine eigenständige Fahrrad-Kommunikation des Landes Burgenland im Hinblick auf Alltagsmobilität (inkl. Angebote für Pendlerinnen und Pendler) – das ist das Ziel, das mit einer einheitlichen Kommunikationsstrategie erreicht werden sollen. Am Beginn steht die Entwicklung einer starken, lokal verankerten Markenpersönlichkeit unter Einbindung relevanter Stakeholder. Lokale Charakteristika fließen ebenso ein wie Erkenntnisse aus der Marktforschung. Die Strategie soll essenzielle Kommunikationsbausteine für das Auslösen einer Fahrradbewegung, die gut im Burgenland verwurzelt ist, liefern.



Abb. 21: Imagekampagne der Stadt Wiener Neustadt

Radfahren ist in aller Munde

Die Vorgaben der Kommunikationsstrategie werden in Kampagnen und Initiativen operationalisiert. So können beispielsweise auf Zielgruppen abgestimmte Imagekampagnen auf die positiven Aspekte des Radfahrens hinweisen.

Bestehende Initiativen wie „Radelt zur Arbeit“ werden weiter unterstützt und um weitere Aktivitäten ergänzt,

Jahresschwerpunkte setzen dabei Akzente. Veranstaltungen wie Radfeste, Trainings oder Servicetage (Radchecks, Lichtaktionen) regen zum Mitmachen an und bieten für die Bevölkerung einen Mehrwert. Die Information auf Gemeindeebene wird durch ein bereitgestelltes Mobilitäts-Plug-In für die Gemeindewebsites oder Textvorlagen für die Gemeindezeitungen unterstützt.

Vorbild sein

Gerade Politikerinnen und Politiker können mit ihrer Vorbildfunktion oft mehr bewegen als eine noch so motivierte Marketingkampagne. Wird mit dem Rad gefahren, zeigt dies Wertschätzung für die gesunde und nachhaltige Fortbewegungsart. Das Fahrrad wird verstärkt als attraktives Alltagsverkehrsmittel und nicht nur als Sportgerät wahrgenommen.

Aber auch die Verwaltung kann zeigen, dass sie den Radverkehr als Mobilitätsoption verinnerlicht hat. So können z. B. Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter, die ihre Wege mit dem Fahrrad zurücklegen, in interner und externer Kommunikation positiv hervorgehoben werden („Radlerin / Radler des Monats“).



5.7 ... GEMEINSAM

Unter dem Motto der Gesamtverkehrsstrategie „Gemeinsam mehr erreichen“ soll auch im Radverkehr eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit Akteurinnen und Akteuren außerhalb der Verwaltung gesucht werden. Radfahrerinnen und Radfahrer kennen ihre Bedürfnisse und Probleme selbst am besten, Schulen und Betriebe können potenzielle Radfahrerinnen und Radfahrer niederschwellig ansprechen und einen wertvollen Beitrag zu radfreundlichen Rahmenbedingungen leisten.

Schon heute gibt es eine gute Zusammenarbeit mit den Nachbarn des Burgenlands insbesondere bei der Schaffung von touristischen Radangeboten.

Im Alltagsradverkehr wäre die Forcierung der Kombination Fahrrad und Bahn ein Feld, wo im Zusammenspiel Nutzen für das Burgenland und die Zielorte der burgenländischen Pendlerinnen und Pendler entstehen kann.

Leitprojekt: Radverkehrskoordination für das Burgenland

Neben der landesinternen Radwegekoordination mit Fokus auf Infrastrukturerrichtung und Förderabwicklung wird eine außenwirksame Radverkehrskoordination eingerichtet.

Die Radverkehrskoordination ...

- ... treibt mit der Erstellung der Radbasisnetze die koordinierte (Weiter-)Entwicklung der Radverkehrsnetze im Burgenland voran.
- ... berät die Gemeinden über Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene und begleitet sie am Weg zur Antragstellung.
- ... prüft Bauvorhaben im Burgenland in Hinblick auf die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer und sucht mögliche Synergien.
- ... sorgt mit Aus- und Weiterbildungsangeboten für Wissensaustausch etwa mit den Gemeindeverwaltungen oder Schulen.
- ... macht mit Kampagnen die Vorzüge des Radverkehrs sichtbar und sucht dabei insbesondere auch die Zusammenarbeit mit Betrieben.
- ... beobachtet die Entwicklung des Radverkehrs im Burgenland etwa durch regelmäßige Erhebungen zur Auslastung von Bike&Ride-Angeboten.

Kooperation und Wissensaustausch

In der Gesamtverkehrsstrategie wurde mit dem „Forum Verkehr“ ein Rahmen geschaffen, in dem Expertinnen und Experten aus der Verwaltung, aus Interessenvertretungen oder auch Verkehrsunternehmen in einen regelmäßigen Austausch zu aktuellen Mobilitätsthemen treten. Der Radverkehr wird hier verstärkt Eingang finden.

Durch die laufende Ausbildung von Mobilitätsbeauftragten kann Wissen gezielt in die Gemeinden getragen werden. Diese Schulungen werden weiter fortgesetzt und die Mobilitätsbeauftragten mit regelmäßigen Informationen versorgt. Der Empfängerkreis dieser „Mobilitäts-Updates“ soll zukünftig etwa auf Amtleiterinnen und -leiter, Managerinnen und Manager von Klima- und Energiemodellregionen oder Umwelt- bzw. Jugendgemeinderätinnen und -räte ausgeweitet werden.

Erprobte Formate wie der „Runde Tisch Jugendmobilität“ sollen wiederholt und neue Wege zur zielgruppenspezifischen Beteiligung beschritten werden.

Partnerschaften eingehen

Vorreiterinnen und Vorreiter können durch ihr öffentliches Bekenntnis zum Radverkehr, vielmehr aber noch durch ihre Vorbildwirkung, zu einem Imagegewinn des Radverkehrs beitragen. Geeignete Persönlichkeiten werden identifiziert und aktiv in Kampagnen eingebunden. Politikerinnen und Politiker, die selbst das Fahrrad nutzen, zeigen Wertschätzung für Radfahrerinnen und Radfahrer und verleihen den Bemühungen zur Radverkehrsförderung zusätzliche Glaubwürdigkeit.

Mobilitätspartnerschaften mit Betrieben ermöglichen es diesen, trotz oftmals beschränkter Ressourcen für Mobilität die Vorteile des Radverkehrs – seien es Imagegewinn, Gesundheit, geringerer Flächenbedarf oder reduzierte Anrainerbelastung – zu erkennen und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung von Abstellplätzen über Duschmöglichkeiten bis hin zu Diensträdern zu setzen.

Das Burgenland wird zukünftig Jahresschwerpunkte im Radverkehr setzen und bei deren Umsetzung großen Wert auf die Kooperation mit den Nachbarn legen.

Kommunikationsmaßnahmen gemeinsam mit den Nachbarbundesländern Niederösterreich, Steiermark und Wien können etwa zur Stärkung der Kombination Rad und ÖV und somit zur Verbesserung der Verkehrssituation sowohl am Wohn- als auch Arbeitsort der vielen burgenländischen Pendlerinnen und Pendler beitragen.

In Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten können auch touristische Radangebote weiterentwickelt werden.

5.8 ... UNTERSTÜTZT

Eine erfolgreiche und beständig weiterentwickelte Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Landesabteilungen und den Gemeinden hat es erst möglich gemacht, dass das Burgenland heute als „Radlerparadies“ für Freizeit und Tourismus mit einem vielfältigen und gut ausgestatteten Radroutennetz bekannt ist. Fachliche und finanzielle Unterstützung waren und sind wesentliche Erfolgsfaktoren. Auf diesen etablierten Strukturen kann man aufbauen, will man nun auch für den Alltagsradverkehr einen erfolgversprechenden Rahmen schaffen.

Neben organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen kann über gesetzliche Vorgaben frühzeitig ein radfreundliches Umfeld geschaffen werden. Besonders hervorzuheben sind hier das Bau- und Raumordnungsrecht, Materien, wo entsprechende Vorgaben zu Siedlungen der kurzen Wege und adäquaten Abstellanlagen führen können. Erprobte Beispiele aus anderen Bundesländern können hier als Orientierung für künftige Anpassungen etwa im Hinblick auf Stellplatzverpflichtungen dienen.

Rechtlichen Rahmen schaffen

Das Bekenntnis des Landes Burgenland zur Radverkehrsförderung wird sich zukünftig auch im Bau- und Raumordnungsrecht wiederfinden. Allen voran soll in der Bauverordnung eine Stellplatzverpflichtung Eingang finden, die nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität (Ausstattung und Zugänglichkeit) der Abstellanlagen vorgibt. Durch die Raumplanung wird zukünftiges Mobilitätsverhalten oftmals schon vorherbestimmt. Siedlungen der kurzen Wege und Förderung der aktiven Mobilität sind Zielsetzungen, die zukünftig berücksichtigt werden sollen. Mit der kommenden Novelle des Raumplanungsgesetzes wird die Erstellung von örtlichen Entwicklungskonzepten verpflichtend, der Radverkehr soll hierbei als Pflichtinhalt Bestandteil sein.

In der Straßenverkehrsordnung wurden mit den vergangenen Novellen etwa mit den Fahrradstraßen oder der Möglichkeit zur Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen wichtige Änderungen für den Radverkehr geschaffen. Das Land Burgenland setzt sich auf Bundesebene dafür ein, hier die Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit weiterer Anpassungen zur Förderung des Radverkehrs, etwa das Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrerinnen und Radfahrer oder kombinierte Rad- und Fußgängerüberfahrten, zu prüfen und gegebenenfalls zu implementieren.

Leitprojekt: Neue Förderkulisse Radverkehr Burgenland

Das Burgenland bekennt sich mit dem Masterplan Radfahren zu einer Unterstützung des Alltagsradverkehrs. Viel kann auf der organisatorischen Ebene oder auch durch Bewusstseinsbildung bewegt werden. Beim notwendigen Infrastrukturausbau muss aber auch der finanzielle Rahmen stimmen. Daher soll eine dezidiert auf den Alltagsradverkehr ausgerichtete Förderschiene etabliert werden. Regionale Radrouten und Zubringerstrecken zu Bahn und Bus stehen dabei im Mittelpunkt. Routen mit hohem Potenzial (regionale Hauptrouten aus den Radbasisnetzen) sollen mit einem zusätzlichen Bonus in der Umsetzung besonders forciert werden.

Durch Beratungsleistungen werden die Gemeinden bereits in der Antragsphase unterstützt. Eine zentrale Anlaufstelle sowohl für touristische Radrouten als auch für Alltagsrouten sorgt für Klarheit bei der Antragstellung. In der Umsetzung stehen die Landesabteilungen den Gemeinden unterstützend zur Seite.

Gefördert werden folgende Maßnahmen:

1. **Regionale Radrouten:** gemeindegrenzüberschreitende Radrouten für den Alltagsverkehr (Fördersatz 50%)
2. **Regionale Hauptrouten:** Bonus für im Radbasisnetz festgelegte Strecken mit besonders hohem Potenzial (Fördersatz 60%)
3. **Zubringer zum höherrangigen öffentlichen Verkehr¹¹:** lokale Hauptrouten innerhalb der Gemeinde → Bike&Ride für Pendlerinnen und Pendler (Fördersatz 50%)

Anm: Bestehende Radwege werden über eigene Förderbestimmungen gefördert.

Radfahren wird disziplinenübergreifend mitgedacht

Mit der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland wurde der Weg zu integrativer Planung bei raum- und verkehrsrelevanten Themen beschritten. Hierbei sollen nicht nur die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, sondern auch jene der aktiven Mobilität bedacht werden. Besser auf Bedürfnisse von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie von Fußgängerinnen und Fußgängern abgestimmte Planungsprozesse sind auch das Ziel im laufenden Interreg-Europe-Projekt „Cyclewalk“, einer gemeinsamen Initiative von acht Partnern aus fünf Ländern. Das Burgenland ist hier mit dabei.

Aber auch in anderen Gebieten kann und soll der Radverkehr künftig einen wesentlichen Beitrag leisten – sei es in der Gesundheitsförderung als Mittel gegen den Bewegungsmangel oder sei es bei Audits nach dem Energieeffizienzgesetz, um Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Hierbei sollen die Audits in den Betrieben der Landesholding Pilot- und Vorbildcharakter haben.

Landesinterne Koordination

Der Radverkehr als abteilungsübergreifende Materie bedarf klarer Abläufe und regelmäßiger Abstimmung. Die bereits etablierte Arbeitsgruppe der zuständigen Abteilungen wird als geeigneter Rahmen hierfür beibehalten und weiterentwickelt. So soll künftig in den alle zwei Monate stattfindenden Abstimmungstreffen der Fachgruppe „Bauliche und betriebliche Erhaltung“ mit Straßenmeistern sowie den Leitern der Bau- und Betriebsdienstleistungszentren Burgenland Nord und Süd den Radverkehr betreffende Neuerungen bzw. anstehende Projekte vorgestellt und diskutiert werden. Besteht die

Notwendigkeit, sollen auch die monatlich stattfindenden Dienstbesprechungen mit Sachverständigen des Referats Verkehrstechnik sowie den Dienstbesprechungen der Fachgruppe „Straße Brücke Planung“ dafür genutzt werden. Unter anderem sollen einheitliche Standards bei Erhaltung und Winterdienst sowie bei Baustellen (Umleitungen, Absicherung) - Umleitungen bei Baustellen auf regionalen Radrouten bzw. örtlichen Hauptrouten Thema sein (siehe dazu auch Kapitel 5.1).

Im Förderwesen wird eine koordinierende Stelle definiert, die den Gemeinden als einzige Anlaufstelle bei Förderanträgen gegenübertritt. Ebenso werden die Agenden für Planung und Bauabwicklung, aber auch den Bereich Marketing und Bewusstseinsbildung klar zugeordnet.

Bessere Datengrundlagen

Bereits heute stehen mit Angeboten wie dem Routenplaner VOR AnachB hilfreiche Tools zur Information und Routenplanung auch für den Radverkehr zur Verfügung. Die Qualität dieser Angebote steht und fällt mit ihrer Datengrundlage. Daher soll zukünftig der Datenpflege auch im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur verstärktes Augenmerk gewidmet werden. Möglichst breite Verfügbarkeit und Aktualität sind hierbei vorrangig.

Unterstützung für kommunale Planungen

Die Gemeinden werden als Hauptakteur in der Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen durch das Land Burgenland aktiv unterstützt. Neben Beratungsleistungen bei Einzelprojekten wird durch die Radbasisnetze Unterstützung bei der Netzplanung gegeben, und auch die im Rahmen des Projekts Smart Pannonia erstellten Gratis-Verkehrskonzepte für Gemeinden denken den Radverkehr mit.

¹¹ zumindest stündliche Verbindungen im Morgenverkehr an schulfreien Tagen

*Anforderungen und
Qualitätskriterien*

Anforderungen und Qualitätskriterien

6.1 Radrouten

		Radrouten Alltag			Radrouten Freizeit und Tourismus
		Regionale Radroute/Regionale Hauptradroute	Lokale Hauptrouten	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)	✓	✓	✓	
Techn. 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	✓

6.2 Abstellanlagen

		Längere Verweildauer, hohes Potenzial (z. B. größere Bahnhöfe)	Längere Verweildauer, niedrigeres Potenzial (z. B. Bushaltestelle)	Kurze Verweildauer (z. B. Einkauf, Ämter)
Anordnung/Standort	Bedarfsgerechte Anzahl der Stellplätze	✓	✓	✓
	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 werden	✓	✓	✓
	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	(✓)		
	Regelmäßige Wartung/Reinigung, Entfernen von „Fahrradleichen“	✓	✓	✓
	Berücksichtigung von Spezialfahrzeugen (Transporträder, Anhänger etc.)	✓	✓	✓

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓



Dran bleiben!

7.1 Umsetzungsstrategie

Viele der in diesem Masterplan empfohlenen Maßnahmenpakete können und sollen kurzfristig (innerhalb der nächsten 3 Jahre) umgesetzt werden. Aufwendige Maßnahmen bedürfen eines etwas längeren Umsetzungszeitraums (mittelfristig ca. 5 Jahre bis langfristig 10 Jahre und länger). Andere Maßnahmen gilt es laufend umzusetzen.

Neben dem Land sind oftmals die Gemeinden der ausschlaggebende Akteur für die erfolgreiche Umsetzung dieses Masterplans. Durch Kooperation, Beratung und Unterstützung soll die Realisierungswahrscheinlichkeit auch für Maßnahmen außerhalb der Landeszuständigkeit erhöht werden.

			Horizont		Beitrag zur Zielerreichung							
Aktionsfeld Burgenland radelt ...	Maßnahmenpaket	Zuständigkeit	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	1. Infrastruktur Alltagsradverkehr	2. Sicher sein und sich sicher fühlen	3. Multimodale Wegeketten	4. Bewusstsein für Vorteile	5. Rahmenbedingungen/Strukturen	6. Vorteile Elektromobilität nutzen	7. Vorreiterrolle im Radtourismus
... im Alltag	Radbasisnetze	Land, Gemeinden										
	Qualitätsstandards	Land										
	Verkehrsorganisation	Gemeinden, Land										
	Abstellanlagen	Land, Gemeinden, Wirtschaft/Tourismus										
	Instandhaltung	Gemeinden, Land										
	Beschilderung/Wegweisung, Markierung	Gemeinden, Land										
... in der Freizeit	Attraktivierung der Top-Radrouten	Land, Gemeinden, Tourismus										
	Qualitätssicherung	Land, Gemeinden, Tourismus										
	Reiseketten	Land, Gemeinden, Tourismus										
	Trend zum E-Bike	Tourismus, Land										
... sicher	Verkehrssicherheit Kinder	Land, Gemeinden, Schulen										
	Verkehrssicherheitsmanagement	Land, Gemeinden										
	Schulungen	Land, Radorganisationen/Fahrradhandel										
	Fahrradausrüstung	Land, Radorganisationen/Fahrradhandel										
	Kampagnen Rücksichtnahme	Land										
... multimodal	Bike&Ride-Offensive	Land, Gemeinden, Infrastrukturbetreiber										
	Anbindung Haltestellen	Land, Gemeinden										
	Serviceangebote	Land, Gemeinden, Infrastrukturbetreiber										
	Fahrradmitnahme	Land, Verkehrsunternehmen										
	Zielseitige Mobilität	Land, Gemeinden, Mobilitätsanbieter										
... weiter	Pilot S-Pedelec	Land										
	E-Bike Rahmenbedingungen	Land, Gemeinden, Energie Burgenland										
	Transport mit dem Rad	Gemeinden, Land										
... gerne	Kommunikationsstrategie	Land										
	Bewusstseinskampagnen/Aktionen	Land, Gemeinden										
	Image/Vorbild	Land, Gemeinden										
... gemeinsam	Radverkehrskoordination Burgenland	Land, Mobilitätszentrale										
	Kooperation und Wissensaustausch	Land, Gemeinden, Bund, Nachbarländer										
	Partnerschaften	Land, Betriebe, Schulen, Nachbarländer etc.										
... unterstützt	Förderkulisse Alltagsradverkehr	Land										
	Rechtlicher Rahmen	Land, Bund										
	Interdisziplinarität	Land										
	Landesinterne Strukturen	Land										
	Bessere Datengrundlagen	Land										
	Unterstützung Kommunen	Land										

Zeitlicher Horizont: ■ Trifft zu ■ trifft teilweise zu
 Beitrag zur Zielerreichung: ■ Trifft zu ■ trifft teilweise zu

7.2 Monitoring und Evaluierung

Der Masterplan Radfahren wird dem Radverkehr im Burgenland neuen Schwung verleihen. Waren die gesetzten Schritte aber die richtigen und waren sie ausreichend?

Oder müssen die Maßnahmen an neue Entwicklungen und Rahmenbedingungen angepasst werden?

Nur eine laufende Erfolgskontrolle und eine regelmäßige Ziel- und Maßnahmenevaluierung (zumindest alle 5 Jahre) ermöglichen zeitgerechte Eingriffe. Die Erfolgskontrolle bedarf aber der Kenntnis der Ausgangslage und der Definition von Zielgrößen oder einer angestrebten Entwicklungstendenz.

Hierzu werden erhoben:

jährlich, durch die Radkoordination des Landes:

- Anzahl und Auslastung der Bike&Ride-Stellplätze
- Automatische Zählungen auf den regionalen Hauptradrouten

im Zuge der österreichweiten Mobilitätshebung:

- Anzahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege
- Anzahl der kombinierten Wege Rad und anderes Verkehrsmittel

Die Festlegung von Messkriterien, Ausgangslage und Zielwerten erfolgt in nachfolgender Tabelle.

Ziel	Kriterium	Ausgangslage	Zielwert
Mehr Radfahren	Anzahl der täglichen Wege im Burgenland mit dem Hauptverkehrsmittel Fahrrad	Mobilitätshebung Österreich unterwegs 2013/2014: täglich 43.350 Wege (Hochrechnung)	Verdopplung bis 2030
1. Infrastruktur fit für den Alltagsradverkehr machen	Anzahl umgesetzte Projekte in der Förderschiene Alltagsradverkehr	künftig jährliche Aufstellung	Steigerung
	Erstellung von Radbasisnetzen	Radbasisnetz Mattersburg wurde erstellt	Radbasisnetze für alle Potenzialräume
	Ausschöpfungsgrad der vom Land bereitgestellten Fördermittel	jährliche Aufstellung	Steigerung
2. Sicher sein und sich sicher fühlen	Summe der getöteten und verletzten Radfahrerinnen im 3-Jahres-Schnitt	2014 – 2016: 1,7 Tote, 47 Schwerverletzte, 73,7 Leichtverletzte	Halbierung bis 2030
	Vision Zero: langfristig keine getöteten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer	2014 – 2016: 1,7 Tote	langfristig: 0
3. Multimodale Wegeketten ermöglichen und fördern	Anzahl und Auslastung Bike&Ride-Stellplätze	jährliche Erhebung (Bike&Ride und Park&Ride) 2017/2018: 39 Haltestelle, 1.452 Stellplätze, 328 Räder	Steigerung
	Anzahl der geförderten Radprojekte mit ÖV-Bezug (Zubringerrouen zu ÖV-Haltestellen)	künftig jährliche Aufstellung	Steigerung
	Anteil der kombinierten Wege Rad und anderes Verkehrsmittel	Mobilitätshebung Österreich unterwegs 2013/2014: täglich 3.500 Wege (Hochrechnung)	Steigerung
4. Bewusstsein für die Vorteile des Radfahrens schaffen	Umsetzung Rad-Kampagne		Erfolgte Umsetzung
	Anzahl der umgesetzten Aktionen und Veranstaltungen	jährliche Beteiligung an „Radelt zur Arbeit“ oder eine ähnlichen Aktion	Steigerung
	Anzahl der an Aktionen teilnehmenden Betriebe und Schulen	Im Aktionsmonat Mai 2018 haben 49 Betriebe bei „Radelt zur Arbeit“ mitgemacht	Steigerung
5. Rahmenbedingungen und Strukturen für konsequente Radverkehrsförderung schaffen	Fördermittel dezitiert für Alltagsradverkehr	keine gesonderte Förderung	€ 10 pro Kopf (über alle Gebietskörperschaften)
	Personalressourcen (Vollzeitäquivalente) abgestellt für Radverkehr	3	Steigerung
	Mobilitätsbeauftragte in Gemeinden	21 Mobilitätsbeauftragte	Beauftragte in allen Gemeinden
6. Vorteile der Elektromobilität nutzen	E-Bike-Besitz im Burgenland	Mobilitätshebung Österreich unterwegs 2013/2014: 7.990 (Hochrechnung)	Verdopplung bis zur nächsten Erhebung
7. Vorreiterrolle im Radtourismus behaupten und ausbauen	Anzahl umgesetzter Projekte in der Förderschiene touristische Radinfrastruktur	künftig jährliche Aufstellung	Halten oder verbessern
	Bundesländerranking Radtourismus	Rang 2 in Radreiseanalyse 2016	Halten oder verbessern

Glossar

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. – zertifiziert touristische Radrouten und Radregionen nach einheitlichen Kriterien
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
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (bis 2018)
BMNT	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (seit 2018)
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BYPAD	Eine international entwickelte, standardisierte Methode zur Bewertung der Radverkehrspolitik einer Stadt oder Region (siehe www.bypad.org)
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)

Mikro-ÖV	Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote als Ergänzung zum öffentlichen Linienverkehr
Mischprinzip	Führung von Radfahrerinnen und Radfahrern gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmern (MIV und/oder Fußgänger)
MIV	Abkürzung für „motorisierten Individualverkehr“ (z. B. PKW, Motorrad)
Mobilitätsmanagement	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zugunsten eines effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs durch Information, Beratung und Bewusstseinsbildung
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)

Smart Pannonia	„Sustainable Mobility and Accessibility for Regional Transport in Burgenland – West-Hungary“ – Projekt im Rahmen von Interreg Österreich-Ungarn 2014 – 2020 zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und regionalen Erreichbarkeit im Burgenland und Westungarn
StVO	Straßenverkehrsordnung
Trennprinzip	Von anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern (MIV, Fußgängerinnen und 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)

Summary

There are a lot of good reasons to cycle. Besides saving time and money, cycling keeps you fit and independent. These individual benefits are accompanied by positive effects on the local economy, the labor market and last but not least the environment.

This is why the Regional Government of Burgenland is willing to support and set actions that will enable people to use the bicycle more often – not only for leisure where the region of Burgenland already has a leading position, but especially in everyday situations: for trips to work, to school, for shopping, etc. Only 6 % of the trips are carried out by bicycle at the moment.

These objectives should be achieved by setting actions in the following focus areas:

1. Everyday cycling shall be improved by the creation and maintenance of a high-quality everyday cycling network (infrastructural and organizational measures) including adequate bike parking facilities at the main public transport hubs and standardized signalization.
2. Tourism and leisure cycling facilities shall be further improved and well maintained. Special focus will be given to the defined TOP cycling routes. New cycling routes connecting the regions with the neighbors in Hungary and the Slovak Republic shall be developed. In addition benefits from the e-bike boom shall be exploited (e.g. by offering high quality e-bikes).
3. Relieving road accident spots will improve safety for cyclists. By offering training courses for children and elderly people more and more people will feel comfortable when riding a bike.
4. Improving the access roads to public transport hubs in combination with adequate bike parking facilities close to the platforms will make more commuters use the bicycle for the first/last mile. Investments in bike parking facilities will be supported as well as measures to improve access to the stations. Bike service stations will provide help in case of technical problems.
5. Lockable bike boxes at railway stations as well as infrastructure taking into account the requirements of cyclists using e-bikes will make it more attractive to use this comfortable means of transport. Furthermore, the region will be forerunner of providing adequate conditions for S-Pedelecs which will extend the distance and therefore the applicability of bicycles further on.
6. An overall communication strategy for everyday cycling in Burgenland will bundle the marketing and promotion activities in the region. Future campaigns to spread the word of the different benefits of cycling will be launched under the umbrella of this strategy.
7. Knowledge and information will be shared among the relevant stakeholders. Partnerships with companies, schools, etc. will be valuable tools for promoting cycling in the region. The activities will be coordinated and supported by a regional cycling coordinator.
8. Financial support will be provided by a new regional funding scheme focusing on the development of jointly developed cross-municipal cycling routes for everyday cycling as well as feeder routes to public transport stations. This initiative is accompanied by the harmonization of administrative processes within the regional administration.

With the actions set in the cycling master plan the number of trips should be doubled until 2030. Especially trips that amount to less than five kilometers, which sum up to 50 % of all trips in the region, offer a large potential to be shifted to cycling. Furthermore, the region is aiming at a reduction of the number of fatalities by 50 %.

Összefoglalás

Sok minden szól a kerékpározás mellett. Azon túl, hogy időt és pénzt takarítunk meg, javítja az erőnlétet, és egyfajta függetlenséget biztosít. A felsorolt személyes előnyök mellett pozitív hatással van a helyi gazdaságra, a munkaerőpiacra, sőt a környezetre is.

Burgenland tartomány kormánya ezért olyan intézkedéseket szeretne támogatni és megvalósítani, melyek lehetővé teszik a kerékpárok gyakoribb használatát, nem csak szabadidős célra, amiben Burgenland már most is élen jár, hanem a mindennapi életben is: munkába, iskolába menet, bevásárláshoz, stb. Jelenleg az utazások mindössze 6%-a történik kerékpárral.

E célokat az alábbi fő területeken megvalósítandó lépésekkel szándékozzuk elérni:

1. A mindennapos kerékhaznátot magas színvonalú, ezt kiszolgáló hálózat kiépítésével és fenntartásával kell elősegíteni (infrastrukturális és szervezési intézkedések), beleértve a kerékpártárolási lehetőségeket a főbb közösségi közlekedési csomópontokon, valamint az egységes jelzési rendszert.
2. Az idegenforgalmi és szabadidős célú kerékpáros létesítményeket tovább kell fejleszteni és megfelelően karban kell tartani. E körben különös figyelmet szentelünk a kiemelt kerékpárutaknak. A tartomány régióit a szomszédos magyar és szlovák területekkel összekötő új kerékpáros útvonalakat kell létrehozni, valamint kiaknázni az elektromos kerékpárok megnövekedett népszerűségét (pl. jó minőségű elektromos kerékpárok hozzáférhető tételével).
3. Megoldást kell találni azokon a helyeken, ahol eddig gyakoriak voltak a közúti balesetek, így növelve a kerékpárosok biztonságát. A gyermekek és az idősek számára szervezett képzések révén egyre több ember érzi majd biztonságban magát kerékpározás közben.
4. A közösségi közlekedési csomópontokhoz vezető utak továbbfejlesztése és a felszállási helyek közelében elhelyezett megfelelő kerékpártárolók hatására több ember választja majd a kerékpárt utazásaik első és utolsó szakaszának megtételéhez. Támogatjuk a kerékpártárolókba történő beruházásokat, valamint az állomásokba való bejutás javítását szolgáló intézkedéseket. Műszaki problémák esetén kerékpárjavító műhelyek nyújtanak segítséget.
5. A vasútállomásokon a lezárható kerékpártárolók, valamint az elektromos kerékpárral közlekedők igényeit figyelembe vevő infrastruktúra teszik még vonzóbbá ezt a kényelmes közlekedési eszközt. Ezen túlmenően a régió úttörő szerepet fog játszani az s-pedelec kerékpárok számára megfelelő feltételek biztosításában, ami tovább növeli a megtehető távolságot, és ez által a kerékpárok alkalmazhatóságát.
6. A burgenlandi mindennapi kerékpározásra vonatkozó átfogó kommunikációs stratégiája összefogja a régió marketing és promóciós tevékenységeit. A kerékpározás különféle előnyeinek terjesztésére irányuló jövőbeni kampányok e stratégiából indulnak ki.
7. Az érdekelt személyek és szervezetek megkapják a szükséges szakismereteket és információkat. A vállalatokkal, iskolákkal stb. létrehozandó partnerségek értékes eszközei lehetnek a kerékpározás ösztönzésének a régióban. A sokféle tevékenységet regionális kerékpár-koordinátor hangolja össze és támogatja.
8. A pénzügyi támogatást olyan új regionális finanszírozási rendszer biztosítja, amely a közösen kifejlesztett, településeket összekötő, a mindennapi kerékpárhaznátot szolgáló, valamint a közösségi közlekedési állomásokhoz vezető útvonalak fejlesztésére összpontosítanak. A kezdeményezéssel egyidőben sor kerül a regionális közigazgatási folyamatok összehangolására is.

A kerékpáros-mestertervben meghatározott lépések segítségével 2030-ig a cél a kerékpárral megtett utak számának megduplázása. Ez a közlekedési eszköz különösen az öt kilométernél rövidebb utak megtételére alkalmas, melyek a régióban megtett összes utazás 50% -át teszik ki. A régió további célkitűzése a halálesetek számának felére csökkentése.

Wir bedanken uns bei ...

Wertvolle Erfahrungen und Beiträge von vielen Akteurinnen und Akteuren aus unterschiedlichsten Bereichen haben zum Gelingen dieses Masterplans beigetragen. Stellvertretend sei an dieser Stelle insbesondere gedankt:

Artner Richard	Büro plan+land
Bircz Sonja	Stadtgemeinde Mattersburg
Bubich Stefan	Burgenländischer Gemeindebund
Dvorak Christian	BGKK
Haring Reinhold	Arbeiterkammer Burgenland
Heckenast Wolfgang	Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 5 Baudirektion
Heinfellner Holger	Umweltbundesamt
Kaltzin Markus	Energie Burgenland
Kirschner Stefan	Amt der Burgenländischen Landesregierung, Referat Tourismus
Marhold Herbert	GVV Burgenland
Novosel Brigitte	Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 2 Landesplanung, Sicherheit, Gemeinden und Wirtschaft
Pausz Erwin	Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 5 Baudirektion
Reis Martin	Energieinstitut Vorarlberg
Reumann Eva	NMS Horitschon
Salamon Ingrid	Städtebund Burgenland
Schaberl Kristina	Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 1. PE/BGM
Steck Peter-Hannes	Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 5 Baudirektion
Wannenmacher Erwin	KfV
Wilfinger Andreas	ÖBB Infrastruktur AG

sowie allen mitwirkenden Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern beim Pilotprojekt Radbasisnetz Region Mattersburg.

Impressum

Herausgeber und Medieninhaber RMB Regionalmanagement Burgenland, Mobilitätszentrale Burgenland

Inhaltliche Koordination und Projektleitung Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 2. Hauptreferat Landesplanung
Referat Gesamtverkehrscoordination Peter Zinggl; RMB, Mobilitätszentrale Burgenland Christine Zopf-Renner

Inhaltliche Bearbeitung Andreas Friedwagner, Benedikt Hahn, Verracon GmbH, Eschenbachgasse 11, 1010 Wien

Grafisches Konzept und Gestaltung Atelier Unterkircher Jankoschek

Lektorat Ernst Böck

Bildnachweis Friedl Jankoschek, Verracon GmbH sowie bereitgestellt von den Testimonials

Druck Wograndl

Gedruckt auf FSC-zertifizierten und regional hergestellten Naturpapier PERGRAPHICA®

Auflage II
Eisenstadt, Jänner 2020

www.b-mobil.info

