



Interreg
Austria-Hungary 2014-2020
SMART Pannonia
European Union - European Regional Development Fund



b-mobil.info

Mobilitätszentrale Burgenland



BURGENLAND

BURGENLAND RADELT ...

RADBASISNETZ REGION GÜSSING

erstellt für:

Regionalmanagement Burgenland GmbH

Marktstraße 3, 7000 Eisenstadt

office@b-mobil.info

erstellt von:

Verracon GmbH

Eschenbachstraße 11 · A-1010 Wien

office@verracon.at · www.verracon.at

Stand: 13.12.2019

VERRACON

Verkehr · Erreichbarkeit · Raum

INHALT

1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN	4
2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ	7
2.1 Die Radbasisnetze im Burgenland.....	7
2.2 Alltagsradverkehr vs. Freizeitradverkehr	9
2.3 Woraus kann ein Radverkehrsnetz bestehen?.....	11
3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ	13
3.1 Ein gemeinsamer Prozess	13
3.2 Ziele und Wunschlinien.....	14
3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler	14
3.2.2 Wichtige regionale Ziele	15
3.2.3 Wunschliniennetz	16
3.3 Abgleich mit der Bestandsinfrastruktur	17
4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE	21
4.1 Güssing (Stadtgebiet).....	21
4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	21
4.1.2 Beispiele aus der Befahrung	23
4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	25
4.2 Tobaj und St. Michael im Burgenland	27
4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	27
4.2.2 Beispiele aus der Befahrung	28
4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	29
4.3 Strem	31
4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	31
4.3.2 Beispiele aus der Befahrung	31
4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	31
4.4 Gerersdorf-Sulz (und Güssing-Steingraben).....	33
4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	33
4.4.2 Beispiele aus der Befahrung	34
4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	35
4.5 Neustift bei Güssing.....	37
4.5.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	37
4.5.2 Beispiele aus der Befahrung	38
4.5.3 Vorgeschlagene Maßnahmen.....	39
5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN.....	41

5.1 Radrouten.....	41
5.2 Abstellanlagen	42
6 GLOSSAR.....	43

1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN

(Auszug aus dem Masterplan Radfahren Burgenland)

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

Radfahren ist gesund

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

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

Radfahren spart Zeit, Geld und Platz

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

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

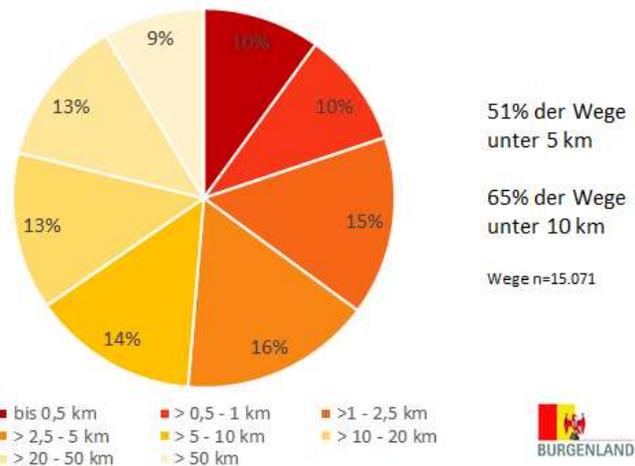


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

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

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

Radfahren macht unabhängig

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

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

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

Radfahren stärkt die lokale Wirtschaft und den Arbeitsmarkt

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

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

¹ www.schoolway.net, 2009

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

³ Wirtschaftsfaktor Radfahren, BMLFUW, 2009

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

Radfahren ist umweltfreundlich

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

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

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

2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ

2.1 DIE RADBASISNETZE IM BURGENLAND

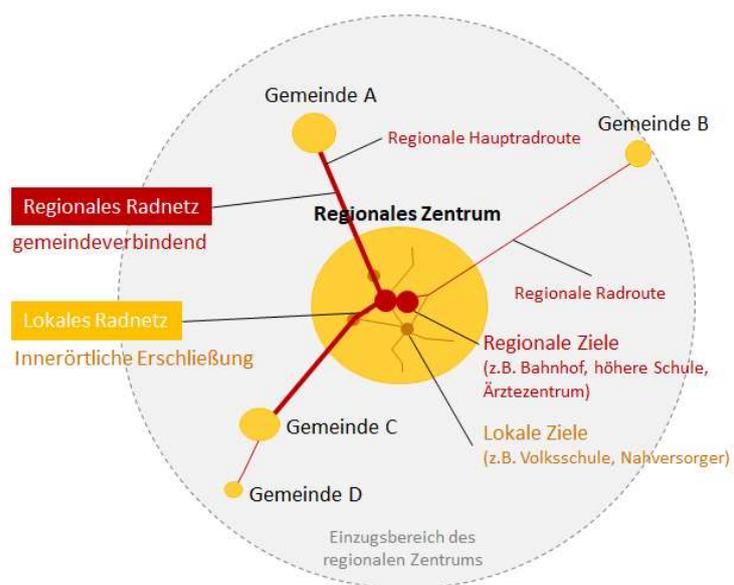
Im Jahr 2014 wurde unter dem Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen: nachhaltig – innovativ - sicher“ die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland beschlossen. Aus dem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess mit über 24.000 teilnehmenden Personen bei der Haushaltsbefragung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

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

Daher werden gemeinsam mit den Gemeinden der jeweiligen Region 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 ein 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 Entscheidungsträger im Planungsprozess wird dabei als wesentlich erachtet. Dies beinhaltet auch, dass sich Landes- und Gemeindevertreterinnen und -vertreter auch einmal auf den Sattel schwingen um gemeinsam die Infrastruktur zu testen.



Eine Förderschiene für Alltagsradverkehr unterstützt die Umsetzung der Maßnahmen, wobei regionale Hauptrouten durch einen zusätzlichen Bonus besonders priorisiert werden.

vorgesehene Förderkriterien:

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

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

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



Beispiele für Abstellanlagen:

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



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



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

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

2.2 ALLTAGSRADVERKEHR VS. FREIZEITRADVERKEHR

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

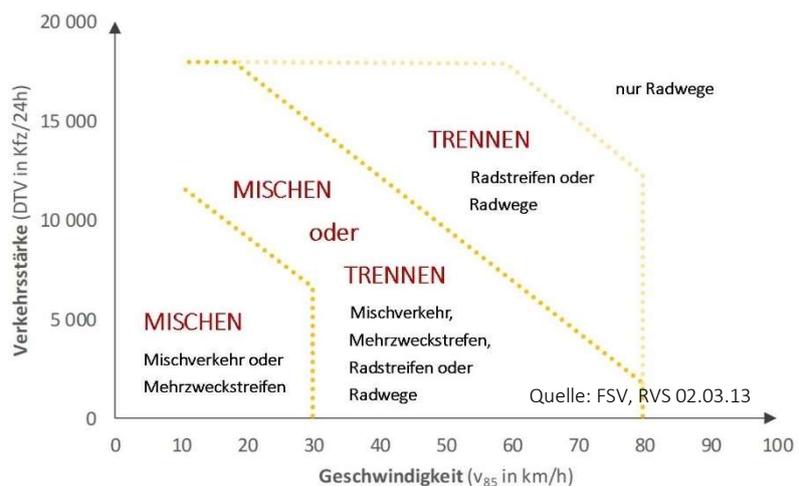
	Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel	
Alltagsradverkehr	Fährt zügig	Fährt eher gemütlich	Freizeitradverkehr
	Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrs-führung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrs-führung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist	
	Fährt eher Ziele im Ortsgebiet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

Quelle: FSV, RVS 02.03.13

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

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

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



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

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

2.3 WORAUS KANN EIN RADVERKEHRSNETZ BESTEHEN?

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

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

Beispiele fürs Trennprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



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

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

Radfahrstreifen: Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn
*Regelbreite: 1,5 m; Mindestbreite: 1,25 m
Breiter neben Parkstreifen und bei Geschwindigkeiten über 50 km/h*

->



Quelle: www.wien.gv.at

Beispiele fürs Mischprinzip:

Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13



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

Regelbreite: 3 m + ggf. Schutzstreifen

Mindestbreite: 2,5 m + ggf. Schutzstreifen



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

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

(+25 cm neben Längsparkern)

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



Radfahren gegen die Einbahn

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

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

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

Unter 3,75 m Fahrbahnbreite ohne getrennten Fahrstreifen

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

3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ

3.1 EIN GEMEINSAMER PROZESS

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

Konkret wurden folgende Schritte im Bearbeitungsprozess gesetzt

- Juli-September 2019: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeiterteam
- 02.10.2019: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Festlegung der Ziele in der Region und Wunschliniennetz
- 10.10.2019: Befahrung mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Diskussion von ersten Maßnahmenvorschlägen
- Oktober/November 2019: Finalisierung des Netzentwurfs und Abstimmung mit Landesabteilungen durch das Bearbeiterteam; Einarbeitung der Anmerkungen der Gemeinden;
- 05.12.2019: Finaler Workshop mit Ergebnisvorstellung

3.2 ZIELE UND WUNSCHLINIEN

3.2.1 Ziele der Pendlerinnen und Pendler

In Fahrraddistanz ist das dominierende Ziel aller betrachteten Gemeinden in der Region klar der Bezirksvorort Güssing. Viele Pendlerinnen und Pendler legen aber auch weitere Strecken zurück, hier dominiert die Relation in die Bundeshauptstadt Wien. Für diese längeren Distanzen gilt es, eine gute Anbindung und Verknüpfung mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln (G1) herzustellen.

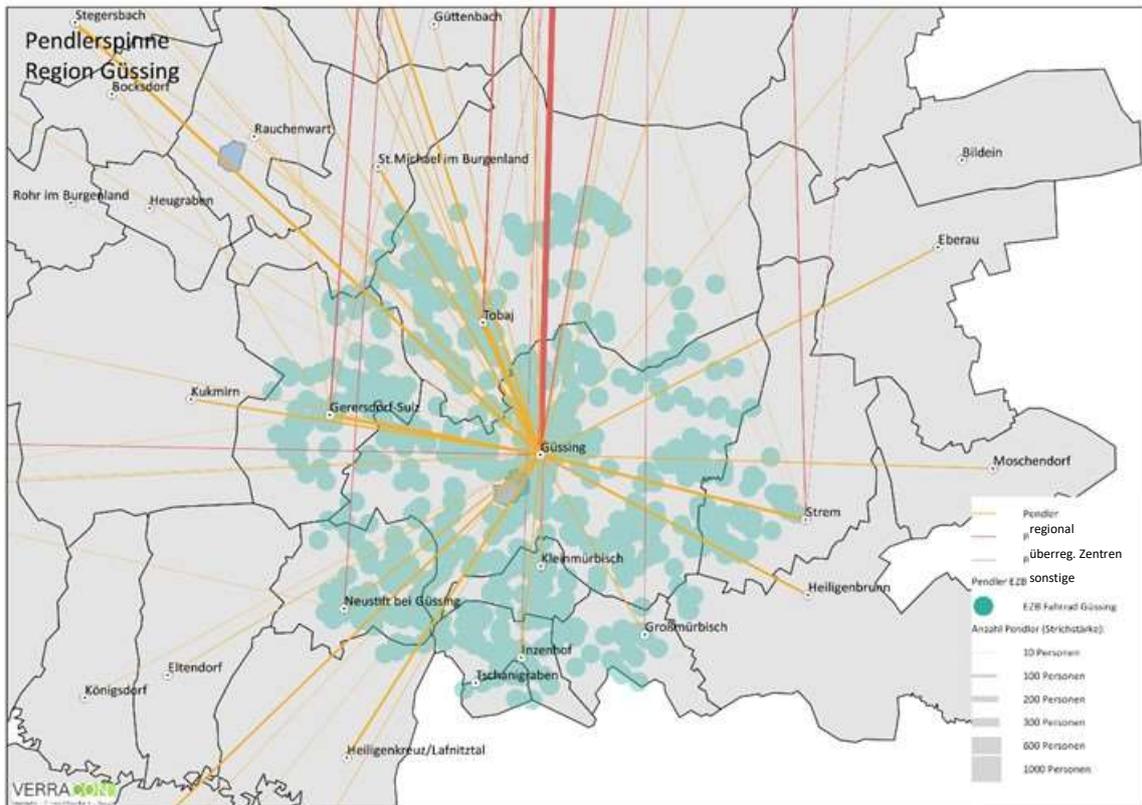


Abbildung 2: Pendlerrelationen Region Güssing, Statistik Austria 2011

3.2.2 Wichtige regionale Ziele

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

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

Als regionale Ziele konnten ausgemacht werden:

- Hauptstraße/Hauptplatz Güssing (Handel, Banken, Gastronomie, Bezirkshauptmannschaft)
- Schulstraße Güssing (NMS, ecole, BORG)
- Gewerbegebiet Güssing (City Center, Technologiezentrum, Betriebe)
- Landeskrankenhaus Güssing

Als kleinregionale Ziele wurden definiert:

- Freibad Güssing
- Pflegekompetenzzentrum Strem
- (Freilichtmuseum Gerersdorf– auch Tourismusziel)
- Mittelschule St. Michael i.B.
- (Landtechnikmuseum St. Michael i.B. – auch Tourismusziel)
- Spar Supermarkt Grazer Str., Güssing
- Billa/Bipa, Faludistraße, Güssing

3.2.3 Wunschliniennetz

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

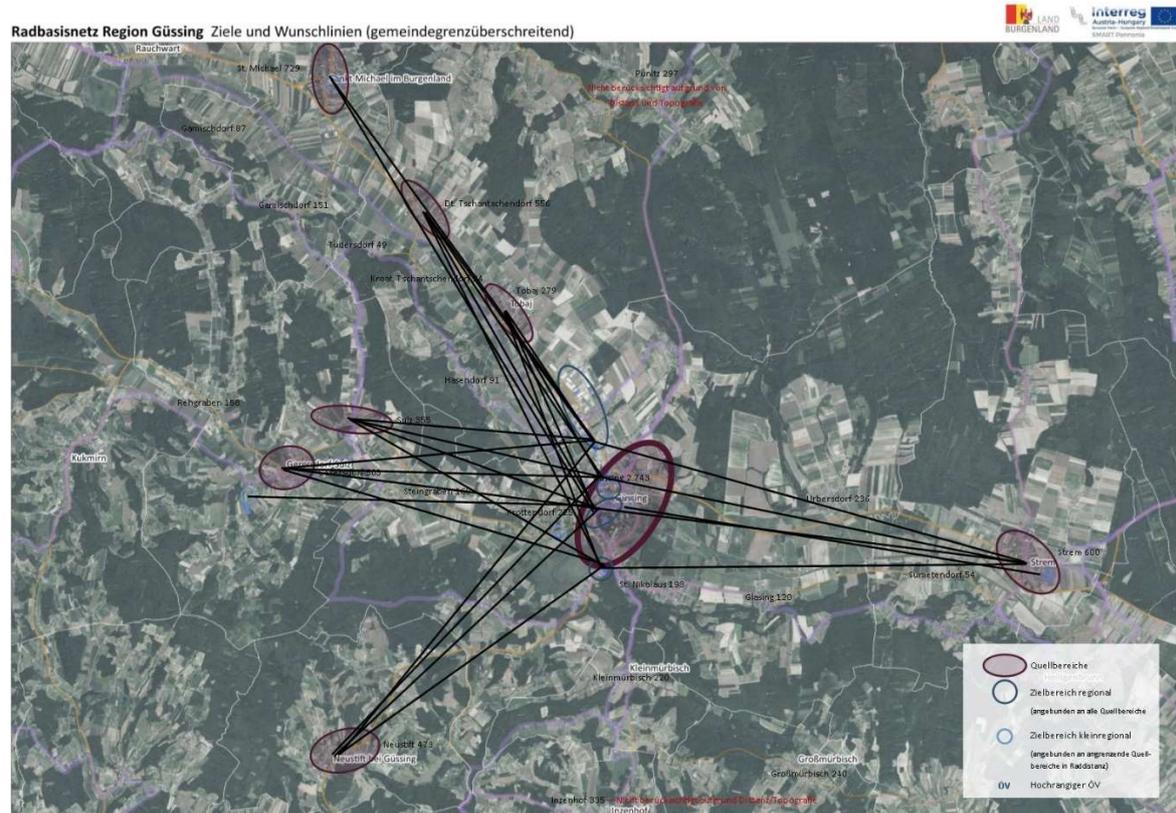


Abbildung 3: Radbasisnetz Region Güssing – Wunschlinien

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

Hierdurch ergibt sich nachfolgendes Bild:

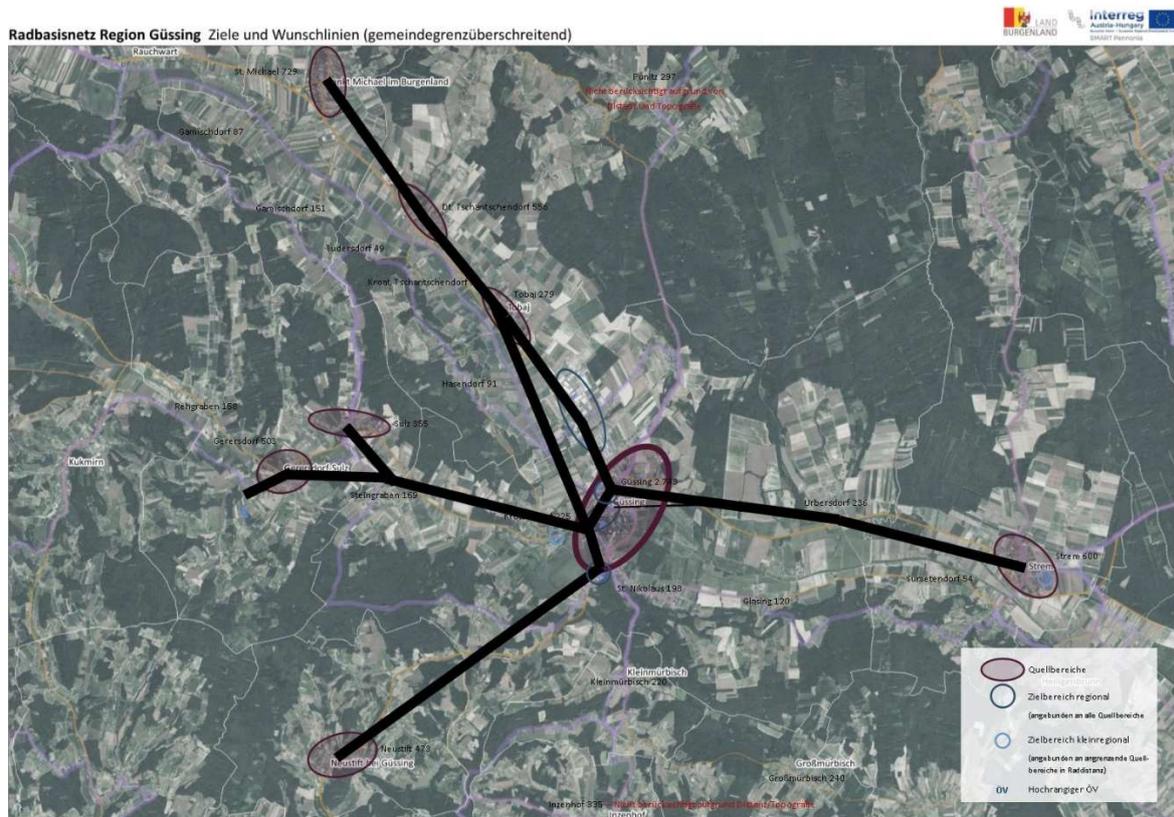


Abbildung 4: Radbasisnetz Region Güssing – zusammengefasste Wunschlinien

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

3.3 ABGLEICH MIT DER BESTANDSINFRASTRUKTUR

Beim Übertragen der Wunschlinien auf das Verkehrsnetz gilt es vier wesentliche Prinzipien zu berücksichtigen:

1. Beibehaltung möglichst direkter Verbindungen, wenige Umwege, Vermeidung zu großer Steigungen
2. Bestmögliche Nutzung von bestehender Radverkehrsinfrastruktur
3. Bündelung paralleler Wunschlinien
4. Bestmögliche Einbindung lokaler Ziele auch ins regionale Netz

Wendet man diese Grundsätze nun auf die Wunschlinien in der Region Güssing an, ergibt sich folgendes Netz:

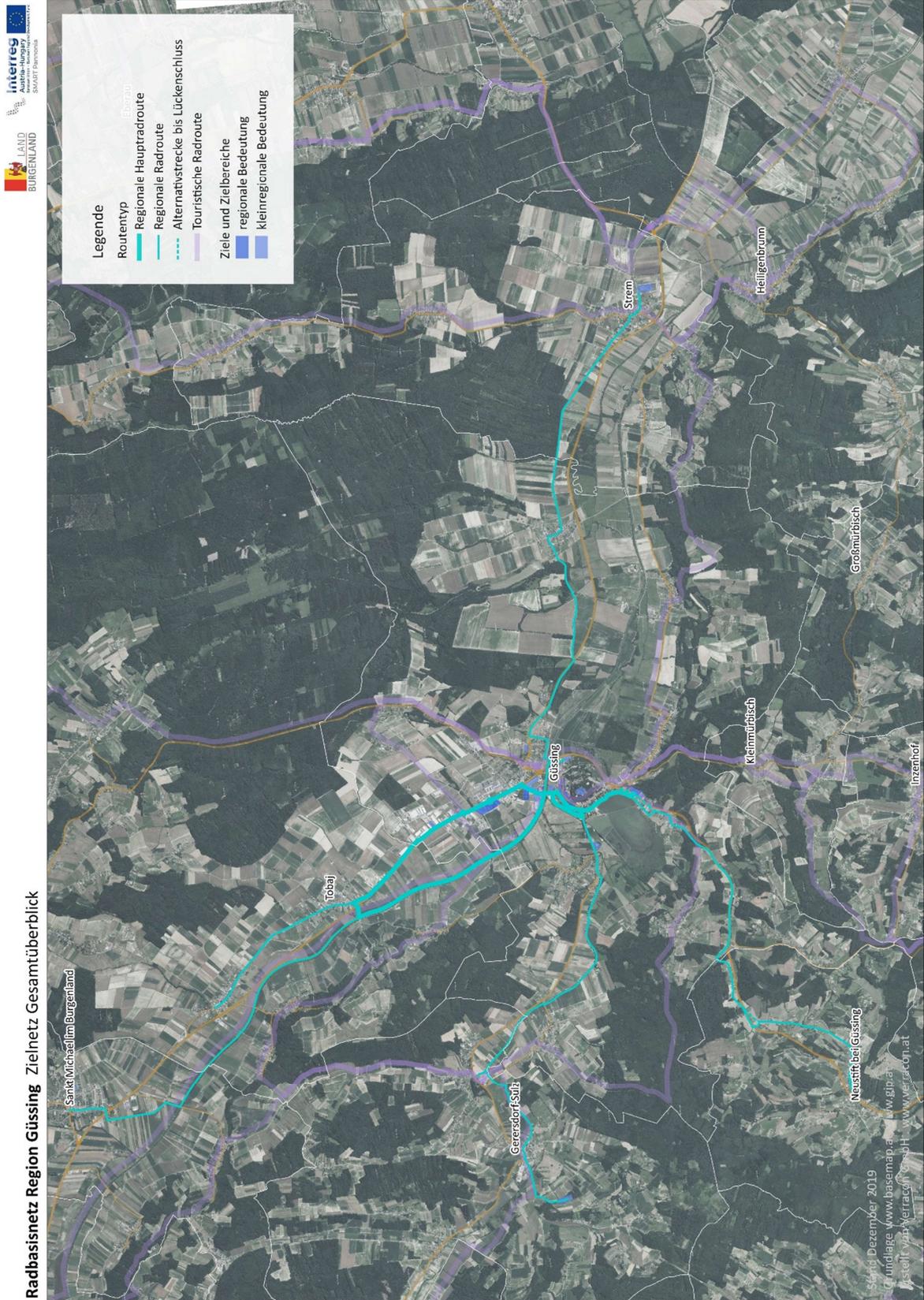


Abbildung 5: Radbasisnetz Region Güssing – Überblick Zielnetz

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

Wichtig in dieser Betrachtung ist die Verkehrsstärke im bestehenden Straßennetz. Ab einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen von über 2.000 Fzg./Tag (bzw. auch bei einem hohen Schwerverkehrsanteil) ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (ohne getrennte Infrastruktur) problematisch.

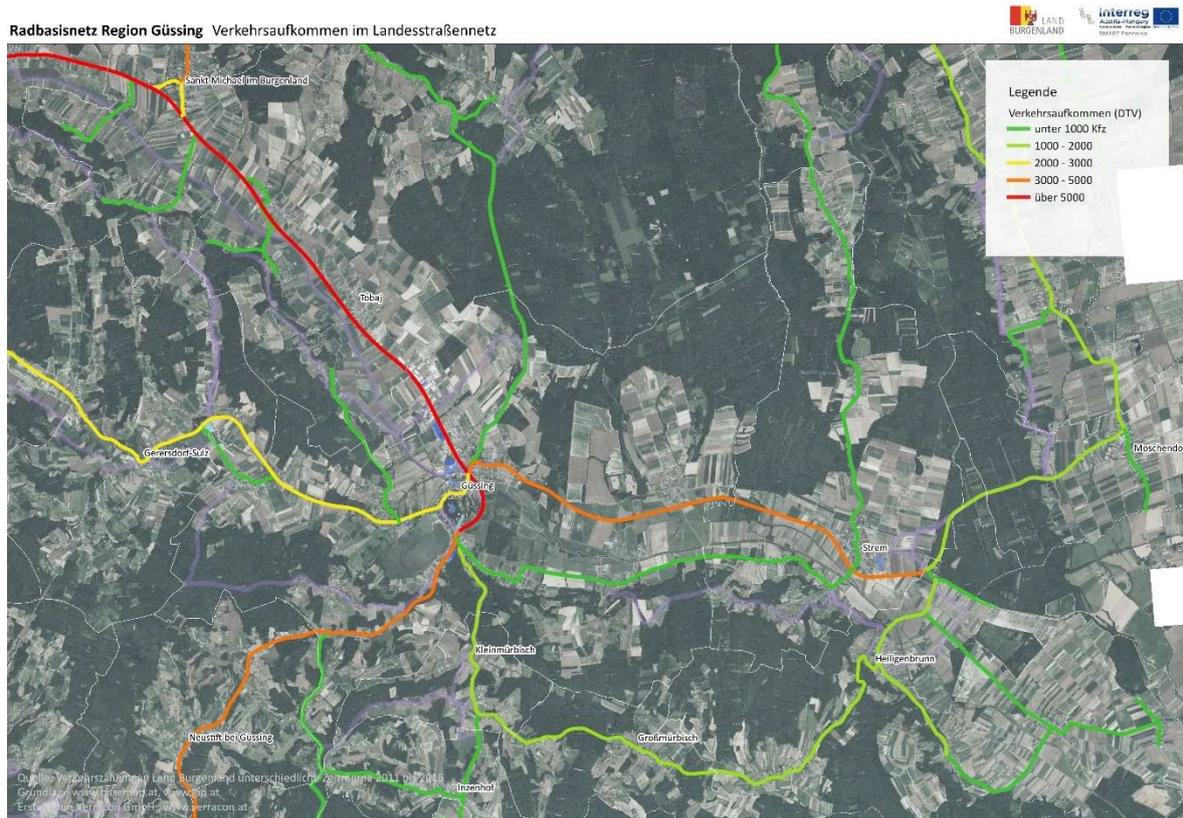


Abbildung 6: Verkehrsaufkommen auf den Landesstraßen in der Region Güssing

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

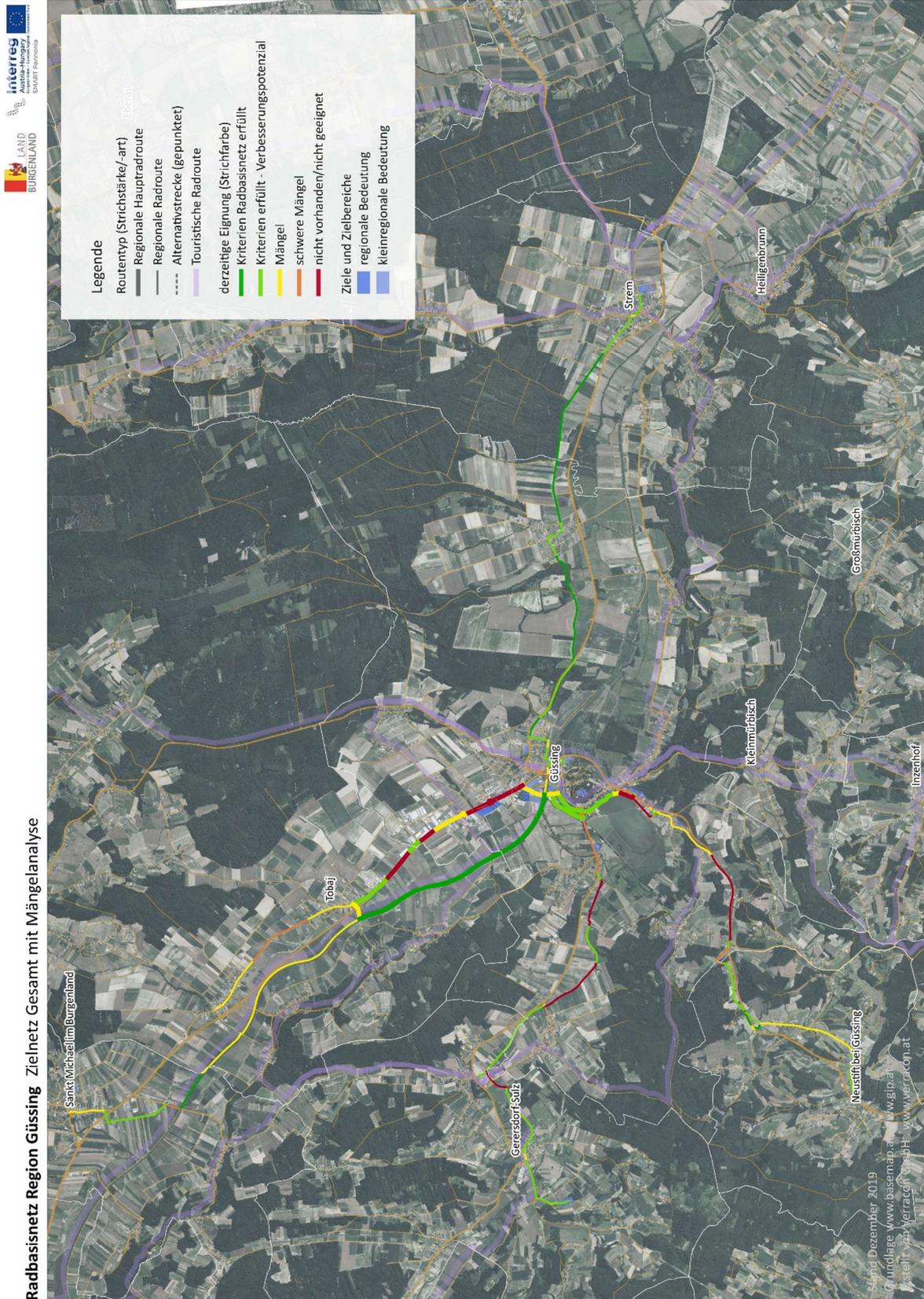


Abbildung 7: Radbasisnetz Region Güssing –Zielnetz mit Eignung für den Alltagsradverkehr

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Nachfolgende Maßnahmenvorschläge sind neben dem gesondert betrachteten Stadtgebiet von Güssing zur besseren Übersicht in vier weitere Teilbereiche aufgeteilt – Tobaj und St. Michael im Burgenland, Gerersdorf-Sulz, Neustift b. Güssing und Strem.

Inzenhof und Punitz (Gem. Tobaj) würden zwar das Distanzkriterium noch erfüllen und ein Quellpotenzial von über 250 Hauptwohnsitzen aufweisen, werden aber aufgrund der ungünstigen Topografie in nachfolgender Betrachtung nicht berücksichtigt. Beide Ortschaften sind zudem bereits über touristische Radrouten angebunden.

4.1 GÜSSING (STADTGEBIET)

4.1.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Viele der regionalen Ziele liegen im Güssinger Stadtgebiet, wobei diese nicht konzentriert in einem Bereich zu finden, sondern von Nord bis Süd um den Burgberg verteilt sind. Regionale Zulaufstrecken aus mehreren Richtungen führen durch die notwendige Durchbindung in Güssing zu einem Netz, das auch viele Funktionen der innerstädtischen Erschließung übernehmen kann.

Eine wichtige Achse dieser Erschließung ist die Nord-Süd Achse, die von Tobaj kommend das Gewerbegebiet mit dem dortigen Einkaufszentrum und die Schulen in der Schulstraße erschließt und im weiteren Verlauf die Möglichkeit bietet, das Zentrum und das Krankenhaus zu erreichen. Diese Achse stellt weiter Richtung Süden die Anbindung an Neustift b. Güssing her. Während im zentralen Bereich von Güssing durch Verkehrsberuhigung (Tempo 30 z.B. in der Hauptstraße, Grabenstraße oder Gartengasse) Radfahren im Mischverkehr möglich ist, benötigt es für die weitere Anbindung sowohl Richtung Norden als auch Richtung Süden Verbesserungen.

Vom Zentrum ausgehend stellt die Schulstraße eine wichtige Achse zwischen Zentrum und Gewerbegebiet dar und ist mit ihren Schulen zudem selbst ein wesentlicher Zielbereich. Derzeit gibt es nur zu Unterrichtszeiten eine Tempobeschränkung und ein breiter Straßenquerschnitt läßt hierbei zu Missachtung der selbigen ein. Im Zuge des anstehenden Schulneubaus ist eine Neugestaltung der Schulstraße (Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 inkl. entsprechender baulicher Maßnahmen oder ein baulich getrennter Radweg) dringend zu empfehlen. Weiterführend müsste an der B57 Radinfrastruktur geschaffen werden. Während im Bereich zwischen Raiffeisenstraße und Einkaufszentrum eine Verbreiterung des bestehenden Gehwegs relativ unkompliziert machbar sein sollte, müsste für den Abschnitt Schulstraße bis Raiffeisenstraße eine Lösung gefunden werden, wie mit den beengten Platzverhältnissen umgegangen werden kann. Ein Straßenquerschnitt von ca. 13,5 m sollte aber einen kombinierten Geh- und Radweg durch Wegnahme bzw. Verengung der Fahrbahnteiler auf der stadtauswärts gerichteten Fahrspur grundsätzlich ermöglichen, wobei die Einhaltung der notwendigen Kurvenradien im Detail zu prüfen ist. Sollte eine baulich getrennte Radinfrastruktur in die-

sem Bereich technisch nicht machbar sein, ist alternativ die Führung der Radroute in das Gewerbegebiet von der Schulstraße nach der Brücke über die touristische Radroute westlich des Aktivparks und im Bereich des Sägewerks in die B57 einmündend, anzudenken.

Kombinierte Rad- und Fußgängerquerungen im Kreisverkehr sollten Radfahrer und Fußgänger priorisieren. Ab dem Kreisverkehr/der Tankstelle ist ein Geh- und Radweg bis zur Abzweigung Pustawald (tlw. Verbreiterung, tlw. Neuerrichtung) mit Anbindung zum Einkaufszentrum zu schaffen. Danach verläuft die Hauptradroute über die, die B57 begleitende Wiener Straße, wobei hier eine Verkehrsberuhigung notwendig wäre. Für eine Anbindung des Gewerbegebiets Richtung Tobaj wird die Errichtung eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der B57 vom BFI bis Autohaus Simon (ca. 740m) empfohlen. Eine Führung über den bestehenden Güterweg (nördlich Hotel Freiraum) wäre mit ca. 700m Umweg und gleichzeitig ungünstigerer Topographie für Radfahrerinnen und Radfahrer deutlich unattraktiver.

Richtung Süden ist die wünschenswerte Variante eine Weiterführung nach der Teichgasse entlang des Ramsar Schutzgebietes (westlich der bestehenden Bebauung an der B57) bis zur Rotkreuzberg Straße mittels eines neu zu errichtenden Radwegs (bzw. kombinierten Fuß-/Radwegs). Das Krankenhaus müsste in dieser Variante durch eine Stichverbindung auf Höhe Rotes Kreuz angebunden werden. Für den Fall, dass diese Variante nicht realisierbar ist, müsste eine radtaugliche Verbindung von der Teichgasse zur B57 und Radinfrastruktur entlang ebendieser geschaffen werden. Der Straßenquerschnitt würde bei entsprechender Umgestaltung zumindest die Einrichtung von Mehrzweckstreifen (zwischen Hauptstraße und Rotkreuzberg Straße) zulassen. Über die Rotkreuzberg Straße könnte in beiden Fällen in weiterer Folge die Anbindung Richtung Neustift hergestellt werden (Tempolimit außerorts notwendig).

Entlang der Strem verläuft die touristische Radroute, die vom zentralen Stadtbereich eine gute Anbindung Richtung Strem und auch Richtung St. Michael und in die Ortschaften beidseits der Strem am Weg dorthin herstellt. Im Bereich zwischen Schulstraße und B57 sowie zwischen Bahnhofstraße und Weidengasse sollte die durchgehende Einhaltung der Mindestbreiten (lt. RVS) für kombinierte Geh- und Radwege (2,50m) angestrebt werden.

Richtung Westen stellt die regionale Radroute nicht nur die Anbindung an Gerersdorf-Sulz her, sondern auch jene aus den anderen Güssinger Stadtteilen in Richtung Fußballplatz und Freibad. Die Badstraße ist ab Ende der 30 km/h-Beschränkung vom Stadtzentrum aus kommend derzeit nicht für alle Nutzergruppen radverkehrstauglich. Hohes Verkehrsaufkommen mit nennenswertem Schwerverkehrsanteil, Tempo 50 und ein gerader Straßenverlauf mit außerörtlichem Charakter, der zu Geschwindigkeitsübertretungen einlädt, erlauben kein sicheres Radfahren. Getrennte Radinfrastruktur wäre also notwendig, umsetzbar beispielsweise durch einen kombinierten Geh- und Radweg (Verbreiterung des bestehenden Gehsteigs auf der südlichen Straßenseite). Dieser sollte bis zur Abzweigung Richtung Rosenberg auch außerhalb des Ortsgebiets weitergezogen werden, um eine Anbindung an einen künftigen Radweg Richtung Gerersdorf-Sulz und Steingraben entlang des Zickenbachs zu ermöglichen. Verengungen im Bereich der beiden Brücken könnten kurzfristig akzeptiert werden, sollten aber spätestens beim Brückenneubau beseitigt werden. Jedenfalls ist eine Ausweitung der

Tempo 30 Zone auf den Abschnitt der Badstraße zwischen der Gartengasse und der Grabenstraße umzusetzen.

4.1.2 Beispiele aus der Befahrung



Breiter Straßenquerschnitt in der Schulstraße – Potenzial für radfreundliche Neugestaltung



Kritische Breiten am kombinierten Geh- und Radweg entlang der Strem



Positiv: Getrennter Radweg Richtung Strem



Querung B57 Höhe Hauptstraße – kombinierter Schutzweg/Radfahrüberfahrt sollte geschaffen werden (neu nach § 2 Abs. 1 Z 12a StVO)



Positiv: Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum



Badstraße derzeit nicht für Radverkehr geeignet



Radverbindung Teichgasse – B57 insbesondere für Anbindung des Krankenhauses wichtig



B57 Grazer Straße auf Höhe Krankenhaus – im Bestand nicht radverkehrstauglich



Freigabe von Radfahren gegen die Einbahn in der Gartengasse wünschenswert



Sichere Abstellmöglichkeiten (Anlehnbügel) sollten an allen Zielpunkten vorhanden sein – Vorderradhalter wie am Bild unzureichend



Engstelle B57 Höhe Schulstraße – zumind. komb. Geh- und Radweg notwendig



B57- derzeitiger Gehweg Richtung Einkaufszentrum

4.1.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme								sonstige Maßnahme / Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Wiener Straße Ortsende Güssing (BFI) bis Ortsbeginn Tobaj (Autohaus Simon)						✓			Länge insg. ca. 740m
Wiener Straße (Begleitstraße entlang B57) von BFI bis Einmündung Pustawald/B57	(✓)								Verkehrsberuhigung
B57 zwischen Pustawald und Schulstraße						✓			Schaffung eines durchgehenden Geh- und Radwegs (Neuerrichtung bzw. Verbreiterung Bestand) mit Anbindung Einkaufszentrum
Schulstraße (gesamter Verlauf)	(✓)					(✓)			Radfreundliche Neugestaltung des Straßenraums auch für ein sichereres Schulumfeld
ökoEnergieLand Radweg (entlang Strem bzw. bei Weidengasse)						✓			(wo räumlich möglich) durchgehende Einhaltung der Regelbreiten bzw. Geh- und Radweg trennen
Gartengasse (gesamter Verlauf)			✓						
Teichgasse					(✓)				durchgehend asphaltieren; Fahrradstraße sobald durchgehende Verbindung geschaffen
Teichgasse bis Rotkreuzberg Straße mit Angbindung an Krankenhaus						✓			Alternativ: Verbindung Teichgasse zur B57, Radinfrastruktur entlang B57
Badstraße (Grabenstraße bis Gartengasse)	✓								
Badstraße (Beginn bis Abzweig Rosenberg)	(✓)					✓	(✓)		Erweiterung Gehsteig/Gehweg zu komb. Geh- und Radweg

Radbasisnetz Region Güssing Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen - Güssing (Stadtgebiet)

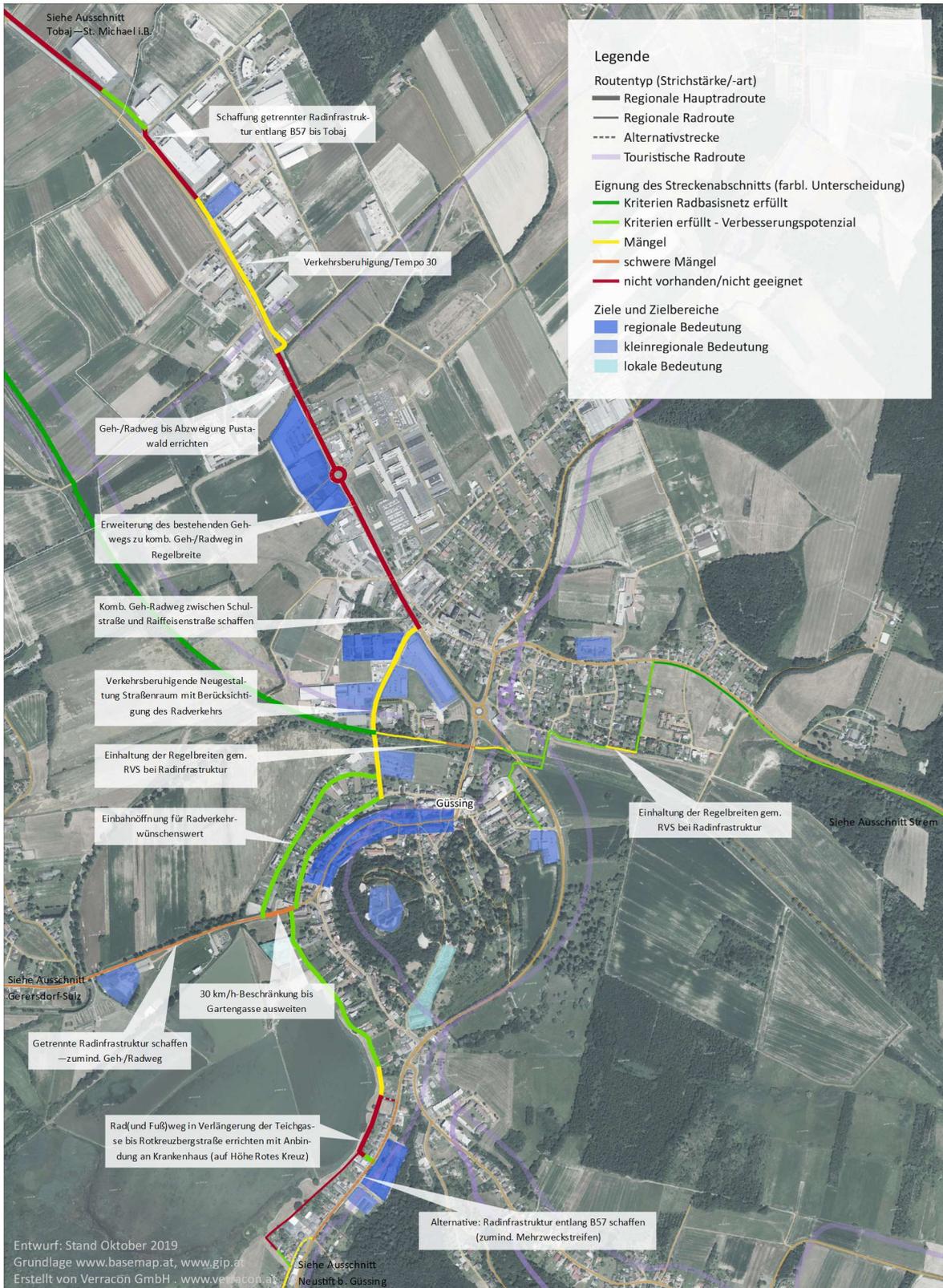


Abbildung 8: Radbasisnetz Region Güssing –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Stadtgebiet Güssing

4.2 TOBAJ UND ST. MICHAEL IM BURGENLAND

4.2.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Entlang der B57 befinden sich mit Tobaj, Deutsch Tschantschendorf und St. Michael im Burgenland nordwestlich von Güssing mehrere Orte in Raddistanz des Bezirksvororts. Mit Kroatisch Tschantschendorf, Tudersdorf und Gamischdorf liegen zudem weitere Ortschaften (mit geringerer Einwohnerzahl) ebenfalls entlang der Strem. Der Stremtal-Radwanderweg stellt für alle diese Ortschaften eine gute Möglichkeit dar, in die zentralen Bereiche (Schulen, Hauptplatz etc.) von Güssing zu gelangen.

Mit der Mittelschule und dem Landtechnikmuseum liegen Zielpunkte auch in St. Michael. Für die Anbindung im Ortsgebiet wäre eine Verkehrsberuhigung (Tempo 30) etwa im Bereich des Hauptplatzes wünschenswert. Handlungsbedarf besteht jedenfalls am Weg zur Strem in jenem Abschnitt der Radroute, der über die Gamischdorfer Landesstraße (Wiesenweg bis Strem) verläuft. Gerade Straßenführung führt hier zu sehr hohen Geschwindigkeiten und Gefährdung der entlangfahrenden (und auch am Stremtalweg querenden) Radfahrerinnen und Radfahrer. In diesem kurzen Abschnitt wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung notwendig.

Der Weg entlang der Strem ist abschnittsweise in ausgezeichnetem Zustand, teilweise gibt es Verbesserungsbedarf. Auf Tobajer Gemeindegebiet sollte durchgängig ein staubfreier Belag direkt entlang der Strem hergestellt werden, der auch die derzeitige Umwegführung des touristischen Radwegs im Bereich Kroatisch Tschantschendorf überflüssig machen würde.

Für Deutsch Tschantschendorf und Tobaj ist der touristische Radweg durchaus eine geeignete Option, um die zentralen Bereiche in Güssing zu erreichen. Für Ziele im Gewerbegebiet stellt er aber einen unattraktiven Umweg dar. So beträgt der Umweg zum Einkaufszentrum von Deutsch Tschantschendorf aus gegenüber der direkten Strecke über Tobaj ca. 1,7 km. Auf dieser direkten Verbindung von Deutsch Tschantschendorf nach Tobaj verläuft die Route über einen Freilandabschnitt ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. Dies ist aus Radverkehrssicht trotz des geringen Verkehrsaufkommens keine zufriedenstellende Situation – ein Tempolimit (zumindest 70 km/h) wäre anzuraten. Ebenso wäre in den Ortsdurchfahrten beider Orte eine weitere Verkehrsberuhigung wünschenswert, insbesondere da aufgrund der B57 Durchgangsverkehr nicht notwendig ist.

Von Tobaj nach Güssing wird wie schon weiter oben beschrieben ein Radweg entlang der B57 (Autohaus Simon bis BFI) empfohlen. Eine Führung über den bestehenden Güterweg weiter nördlich wäre ein unattraktiver Umweg und würde zudem auch dort (abschnittsweise) Belagsmaßnahmen erfordern.

4.2.2 Beispiele aus der Befahrung



Freilandabschnitt zwischen Tobaj und Deutsch Tschantschendorf



Hauptplatz St. Michael i.B. – Verkehrsberuhigung wünschenswert



Positiv: Weg nur für Radverkehr und Anrainer freigegeben (St. Michael)



Problematischer Abschnitt auf der Gamisdorfer Landesstraße – Hohes Geschwindigkeitsniveau



Nicht asphaltierter Abschnitt des Stremtal-Radwegs (Tobaj)



Positiv: Stremtal-Radweg abschnittsweise in sehr guter Qualität (St. Michael)

4.2.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme								sonstige Maßnahme / Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Abschnitte in St. Michael i.B.									
Untere Hauptstraße/Hauptplatz	(✓)								
Gamischdorfer Landesstraße (Wiesenweg bis Stremtalradweg)		✓				(✓)			zumindest Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h
Abschnitte in Tobaj									
Stremtal-Radweg									durchgehend staubfreier Belag und Führung entlang Strem
Ortsdurchfahrten Deutsch Tschantschendorf und Tobaj	(✓)								Verkehrsberuhigung wünschenswert - aufgrund Verkehrsstärke nicht zwingend notwendig
Freilandbereich zwischen Deutsch Tschantschendorf und Tobaj		✓				(✓)			zumindest Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h
Verbindung Tobaj Sauerberg (Tobaj Ortsgebiet bis Stremtal-Radweg)		✓		✓		(✓)			zumindest Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h, sichere Querungsmöglichkeit über B57
Entlang B57 von Ortsende Tobaj (Autohaus Simon) bis Wiener Straße Güssing (Höhe BFI)						✓			Länge insg. ca. 740m

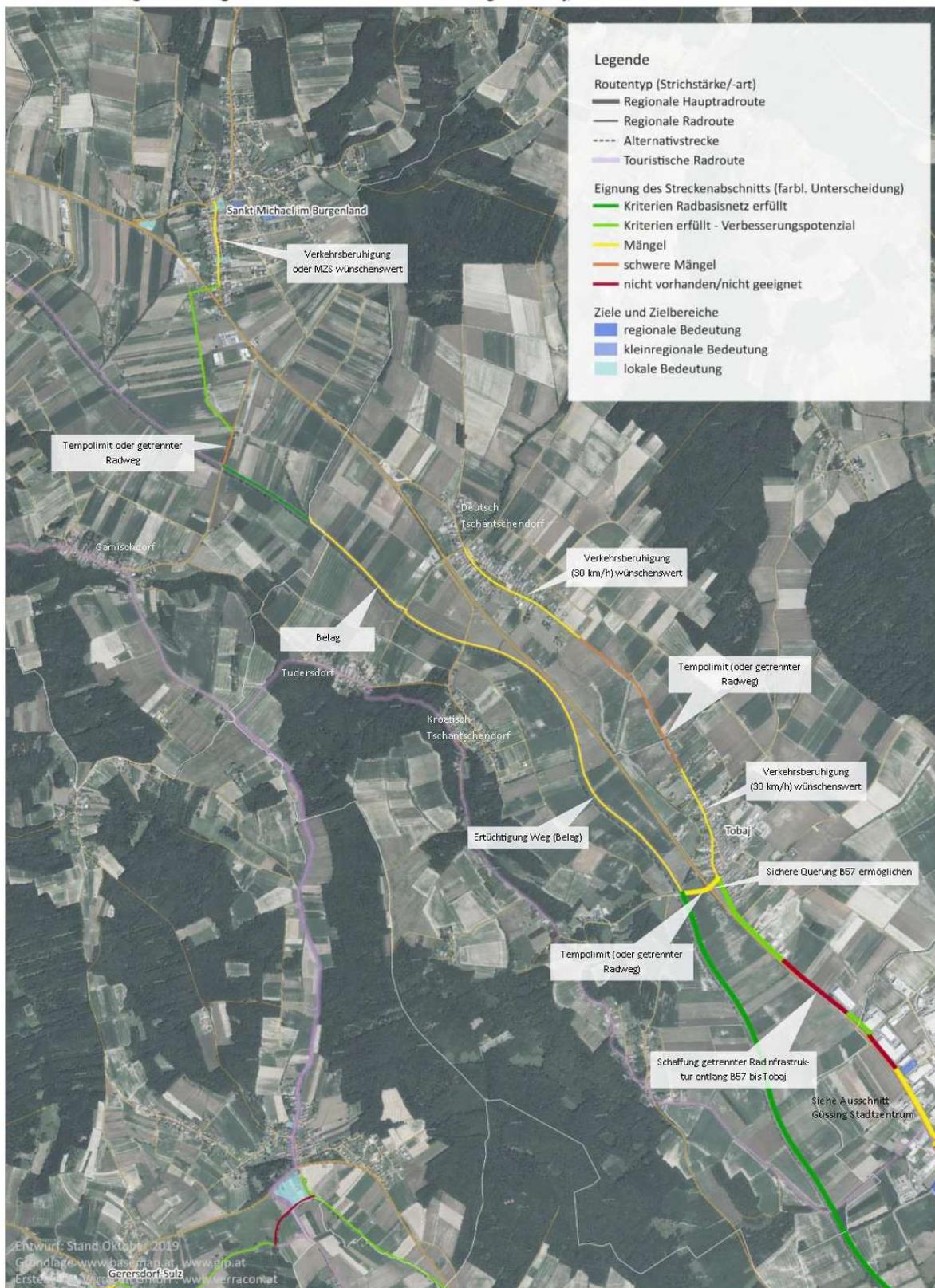


Abbildung 9: Radbasisnetz Region Güssing –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt St. Michael im Burgenland und Tobaj

4.3 STREM

4.3.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Von Güssing führt ein sehr guter touristischer Radweg (ökoEnergieLand Radweg) über Urbersdorf nach Strem. Im ersten Abschnitt als getrennter Radweg entlang der B56 ausgeführt, im weiteren Verlauf als Güterweg (mit Fahrverbot ausgenommen Anrainer) ist er dank weitgehend direkter Routenführung auch gut für den Alltagsverkehr geeignet. Einzig in Strem selbst wäre entlang der Hauptstraße/L394 eine Verkehrsberuhigung oder zumindest die Einrichtung von Mehrzweckstreifen wünschenswert.

4.3.2 Beispiele aus der Befahrung



Sehr gute touristische und auch alltagstaugliche Radverbindung Güssing-Strem



Hauptstraße Strem – Verkehrsberuhigung oder MZS wünschenswert

4.3.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme								
	Tempo 30 (+ Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	sonstige Maßnahme / Anmerkungen
Strem Hauptstraße	(✓)							(✓)	insbesondere im Abschnitt Lindenstraße bis Bahnhofstr. Verkehrsberuhigung empfohlen

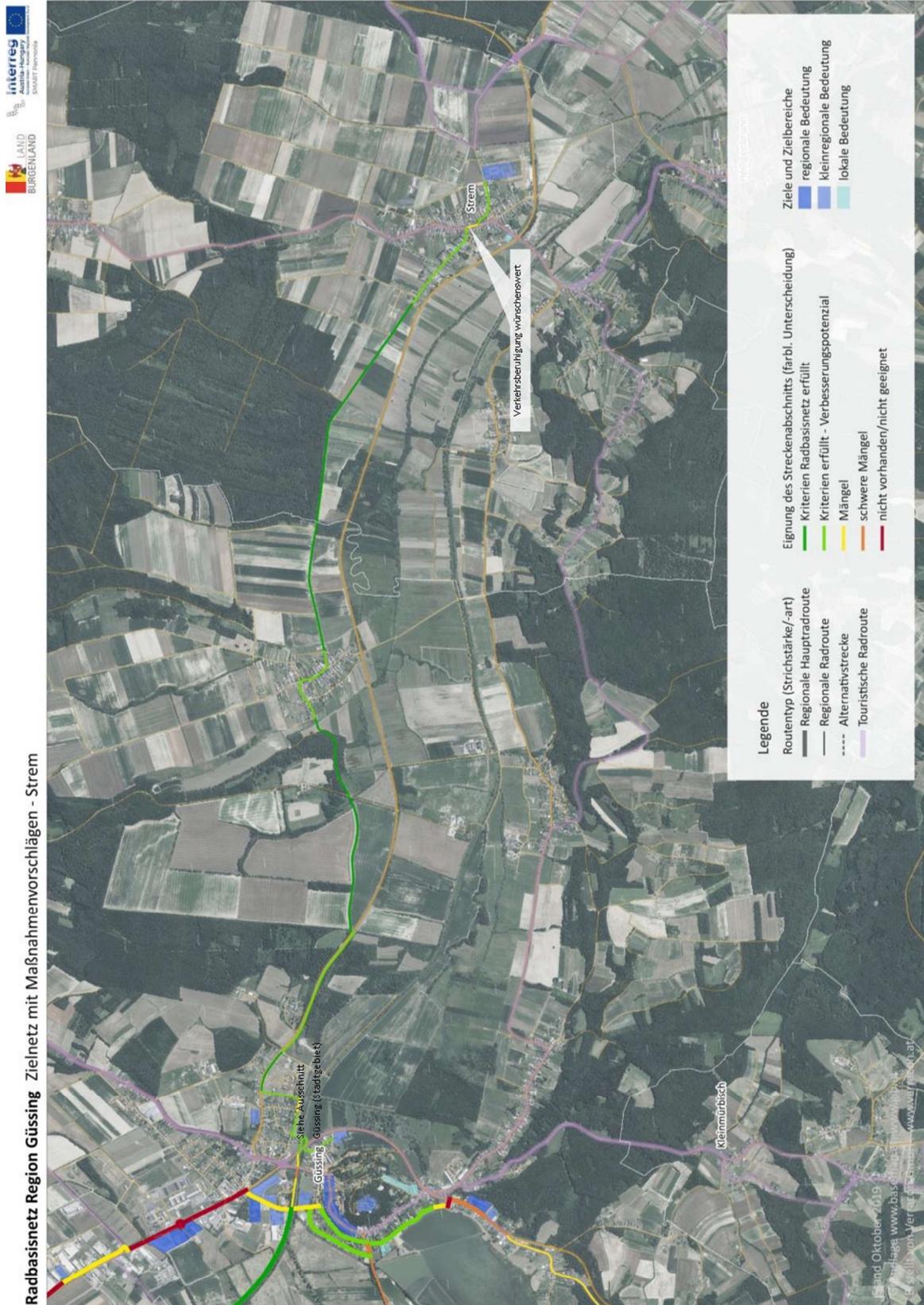


Abbildung 10: Radbasisnetz Region Güssing –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Strem

4.4 GERERSDORF-SULZ (UND GÜSSING-STEINGRABEN)

4.4.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Von Güssing verläuft Richtung Gerersdorf-Sulz eine ab dem Ortsende Güssing (zur Problematik entlang der Badstraße siehe Kapitel Güssing-Stadtzentrum) eine grundsätzlich gut befahrbare touristische Radroute. Da diese aber nicht durchgehend entlang des Zickenbachs, sondern mit zwei größeren Verschwenkungen (Richtung Rosenberg bzw. Steingraben) geführt ist, kommt es zu einem Umweg von ca. 1,2 km und zusätzlichen Höhenunterschieden im Vergleich zu einer direkten Führung. Ein Hemmnis für eine alltägliche Nutzung. Die Schaffung eines Radwegs entlang des Zickenbachs wird daher empfohlen. Wenn diese nicht möglich ist (Hochwasserschutz), sollte als Alternative eine Führung des Radwegs entlang der Landesstraße angedacht werden.

Bei Sulz verkürzt ein Radweg hinter dem Werk von Güssinger Mineralwasser und weiter entlang des Zickenbachs bis zum bestehenden Güterweg die Radverbindung nach Gerersdorf um weitere ca. 500m und vermeidet einen Abschnitt entlang der Landesstraße.

In Gerersdorf bestehen wenig Möglichkeiten für eine Führung des Radverkehrs abseits der Landesstraße. Daher sollte im Bereich ab der Einmündung der Radroute und zumindest bis zum Kreuzungsbereich beim Gemeindeamt eine Verkehrsberuhigung oder die Schaffung von Mehrzweckstreifen angestrebt werden.

4.4.2 Beispiele aus der Befahrung



Ortsausgang Güssing Richtung Gerersdorf-Sulz –
Verbreiterungsmöglichkeit Gehsteig



Freilandbereiche der Sulzer Landesstraße nicht rad-
verkehrstauglich



Radroute zwischen Sulz und Gerersdorf



Ortsdurchfahrt Gerersdorf – Verkehrsberuhigung
(oder zumindest Mehrzweckstreifen) empfohlen



Landesstraße zwischen Gerersdorf und Sulz nicht
radverkehrstauglich



Bestehender Radweg zwischen Sulz und Steingra-
ben entlang Zickenbach

4.4.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme								sonstige Maßnahme / Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrrüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (Bggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	
Ortsende Güssing bis Steingraben						✓			Schaffung eines durchgehenden Radwegs entlang des Zickenbachs (oder begleitend zur L118) - ca. 1,7 km fehlend
Bereich Sulz - entlang Zickenbach						✓			Radweg hinter Güssinger Mineralwasser bis zu bestehendem Güterweg nach Gerersdorf - Länge ca. 400m
L118 Gerersdorf Ortsdurchfahrt (insb. Abzw. Kirche bis Gemeindeamt)	(✓)							(✓)	

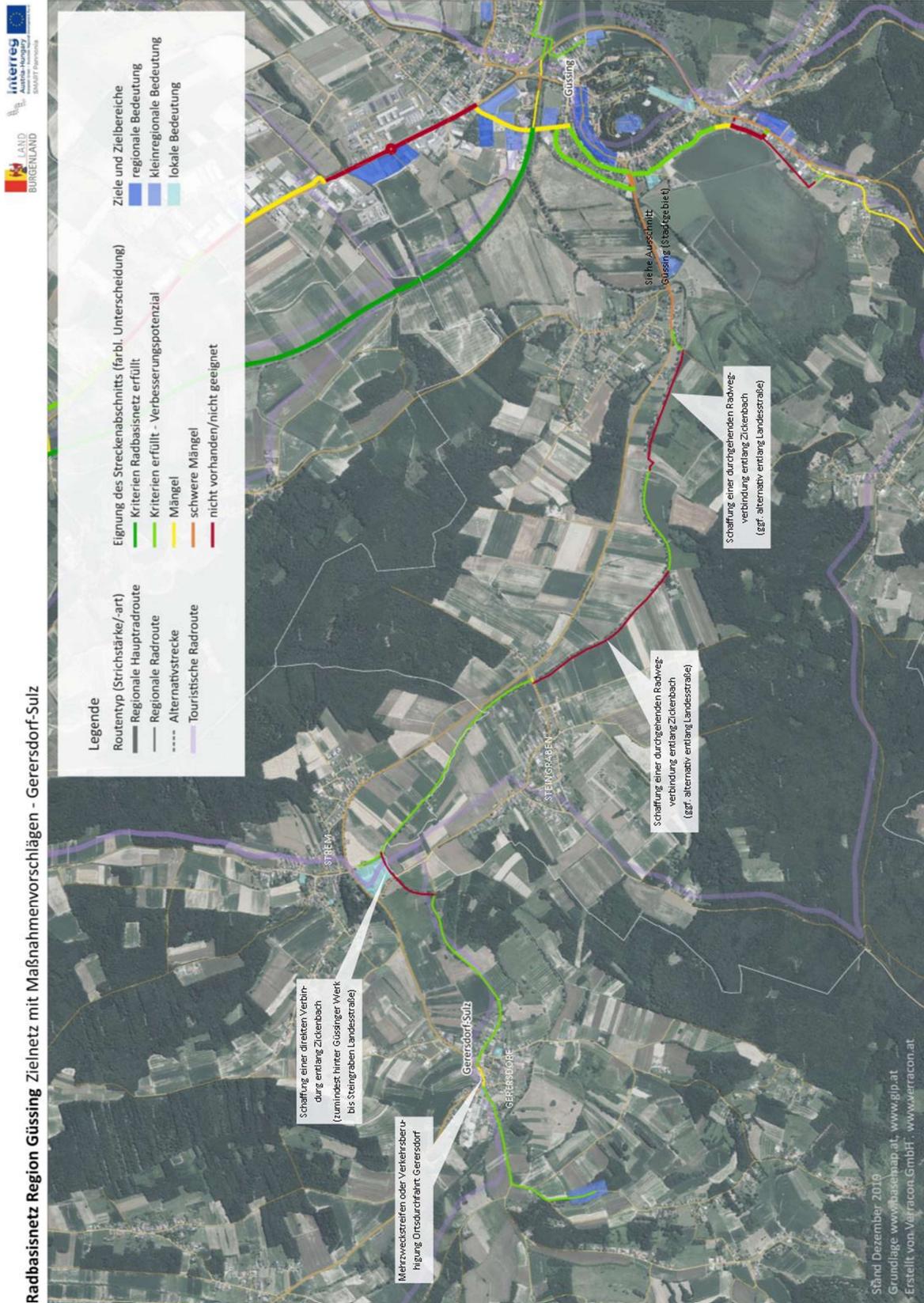


Abbildung 11: Radbasisnetz Region Güssing –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Gerersdorf-Sulz

4.5 NEUSTIFT BEI GÜSSING

4.5.1 Beschreibung Ausgangslage und Handlungsbedarf

Hinweis: Das Gemeindegebiet von Güssing reicht bis an den Ortsbeginn von Neustift-Neuberg, daher befinden sich die in diesem Abschnitt beschriebenen Maßnahmen überwiegend auf Güssinger Gemeindegebiet.

Von Neustift kann man über das Nebenstraßennetz bzw. bereits geschaffene Begleitwege an der B57 derzeit bis ans Ende von Neustift-Neuberg gelangen. Nicht optimal ist hier die Querung der B57 – bei Nutzung der Unterführung und es bestehenden Geh- und Radweges muss ein Steigungsstück überwunden werden. Für die Nutzung der gleichmäßiger ansteigenden Straße hingegen fehlt eine sichere Quermöglichkeit der B57. In weiterer Folge stößt man derzeit auf einen Feldweg in wenig radtauglichem Zustand und danach auf fehlende Möglichkeiten abseits der B57 zu fahren. Daher müsste hier der bestehende Weg ertüchtigt und in weiterer Folge ein straßenbegleitender Weg entlang der B57 geschaffen werden. Dieser ca. 1,4 km lange Begleitweg von der Tränkbrücke bis zum Abzweig Rosenberg sollte sinnvollerweise an der Nordseite entlang der B57 entstehen.

In weiterer Folge könnte die Radroute über die Rotkreuzberg Straße (Tempolimit im Freilandabschnitt notwendig) Richtung Güssing verlaufen. Die weiterführend notwendigen Maßnahmen im Güssinger Stadtgebiet sind im Kapitel 4.1 beschrieben. Das Gefälle entlang der B57 wäre gleichmäßiger als an der Rotkreuzberg Straße. Für diesen Komfortgewinn wären aber ca. 1,2 km zusätzliche Radinfrastruktur notwendig, deren Errichtung aufgrund der bestehenden Alternative nicht zwingend erforderlich scheint.

4.5.2 Beispiele aus der Befahrung



B57 zwischen Güssing und Neustift – Abschnitt ohne Begleitweg



Radtaugliche Nebenstraßen entlang B57



Teilweise Verbesserungsbedarf auf Wegen entlang B57

4.5.3 Vorgeschlagene Maßnahmen

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

	Maßnahme								sonstige Maßnahme / Anmerkungen
	Tempo 30 (+Straßenraumgestaltung)	sonstige Tempobeschränkung	Radfahren gegen die Einbahn	Radfahrlüberfahrt od. andere Querungshilfe	Fahrradstraße	Radweg (ggf. Geh- und Radweg)	Radfahrstreifen	Mehrweckstreifen	
Gesamter Verlauf Neustift - Mürbischleiten - Neuberg		✓							durchgehende Verkehrsberuhigung (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h)
Ortsende bei Neuberg bis B57 Abzw. Wiederberger Landesstraße/Langzeil									Ertüchtigung bestehender Feldweg - Belag
B57 - Abzweig Wiederberger Landesstraße (Langzeil/Tränkbrücke) bis Abzweig Rosenberg						✓			Errichtung eines straßenbegleitenden Radwegs - Länge ca. 1,4 km
Rotkreuzberg Straße (Freilandbereiche)		✓							zumindest Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h

Radbasisnetz Region Güssing Zielnetz mit Maßnahmenvorschlägen - Neustift b. Güssing

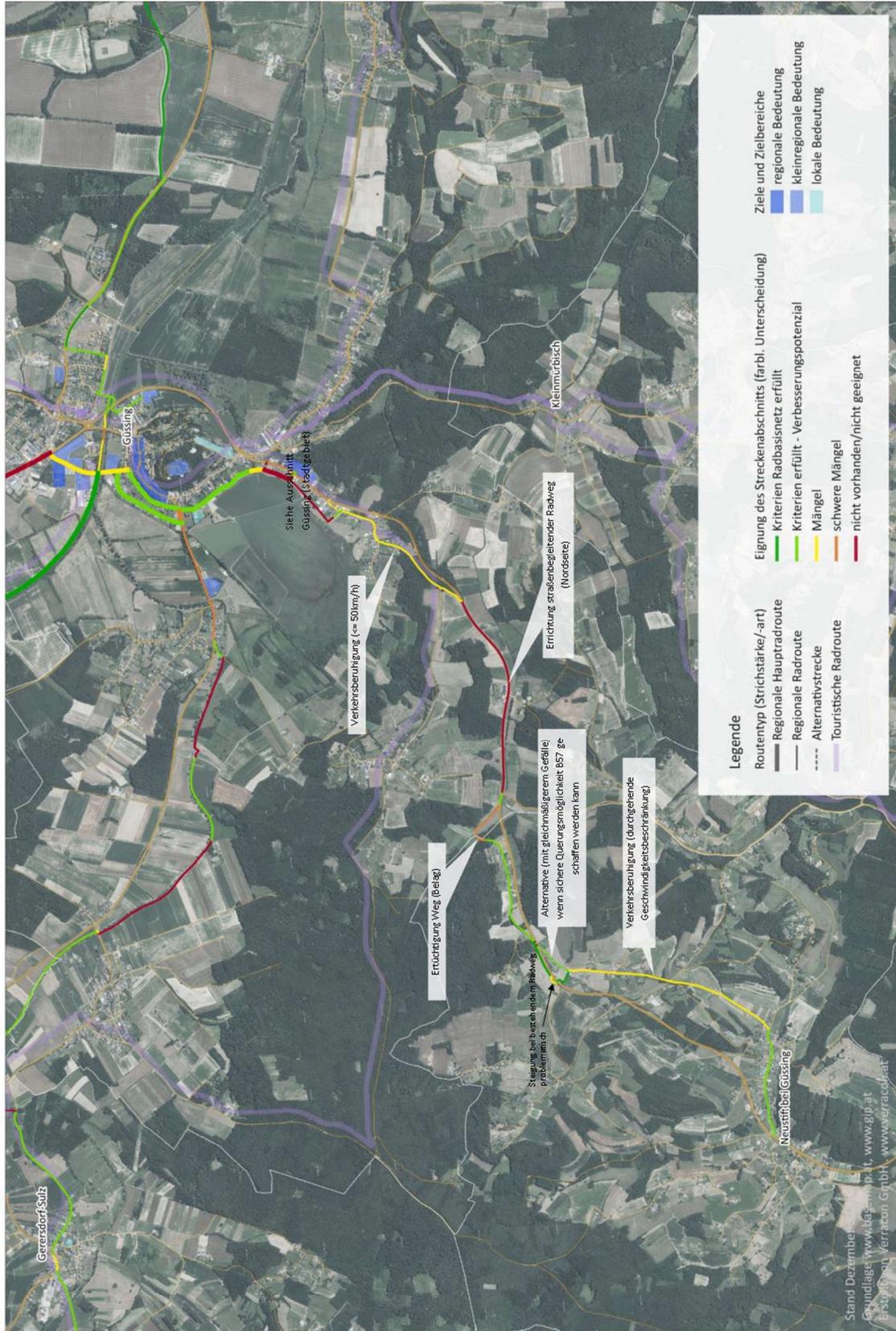


Abbildung 12: Radbasisnetz Region Güssing –Eignung der Bestandsinfrastruktur Ausschnitt Neustift b. Güssing

5 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN

5.1 RADROUTEN

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

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓

5.2 ABSTELLANLAGEN

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

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓

6 GLOSSAR

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

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