



Land  
Burgenland



# BURGENLAND RADELT ...

## RADBASISNETZ REGION DEUTSCHKREUTZ



erstellt für:  
Wirtschaftsagentur 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: März 2022

## INHALT

<b>1 MEHR ALS GUTE GRÜNDE FÜRS RADFAHREN .....</b>	<b>3</b>
<b>2 WORUM GEHT'S BEIM RADBASISNETZ .....</b>	<b>6</b>
2.1 Die Radbasisnetze im Burgenland.....	6
2.2 Alltagsradverkehr vs. Freizeitradverkehr .....	8
2.3 Woraus kann ein Radverkehrsnetz bestehen?.....	10
<b>3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ.....</b>	<b>12</b>
3.1 Ein gemeinsamer Prozess .....	12
3.2 Ziele und Wunschlinien.....	13
3.2.1 Quellen und Ziele.....	13
3.2.2 Wunschliniennetz.....	14
<b>4 ZIELNETZ UND QUALITÄTBSBEWERTUNG .....</b>	<b>16</b>
4.1 Vom Wunschlinien- zum Zielnetz.....	16
4.2 Zielnetz mit Hierarchie.....	16
4.3 Qualitätsbewertung .....	17
<b>5 MAßNAHMENVORSCHLÄGE .....</b>	<b>19</b>
5.1 Priorisierung.....	19
5.2 Kartendarstellung Maßnahmvorschläge.....	20
5.3 Maßnahmvorschläge im Detail .....	23
5.4 Grenzüberschreitende Verbindungen .....	42
<b>6 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN .....</b>	<b>45</b>
6.1 Radrouten .....	45
6.2 Abstellanlagen .....	46
<b>7 GLOSSAR .....</b>	<b>47</b>

# 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.

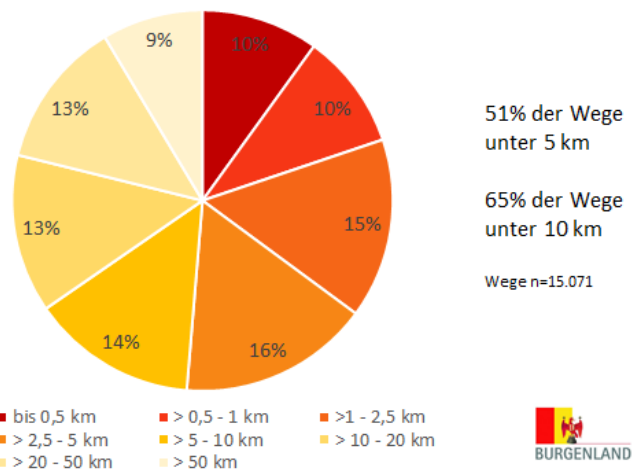


Abbildung 1: Wegelängen im Burgenland (Österreich unterwegs)

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 fahren<sup>1</sup>. Sicherheitsbedenken der Eltern führen aber oftmals dazu, dass dieser Wunsch nicht erfüllt wird. Ein sicheres Umfeld und der Abbau von Ängsten können nicht nur für eine unabhängige Mobilität sorgen, sondern auch das zunehmende Problem der Bewegungsarmut unter Kindern lindern. Verkehrsprobleme im Nahbereich der Schulen könnten durch eine Reduktion der Bring- und Abholfahrten gelindert werden.

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

### **Radfahren stärkt die lokale Wirtschaft und den Arbeitsmarkt**

Radfahrerinnen und Radfahrer sind nachgewiesener Maßen<sup>2</sup> 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 Arbeitsplätze<sup>3</sup>. 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

---

<sup>1</sup> [www.schoolway.net](http://www.schoolway.net), 2009

<sup>2</sup> Wissenschaft & Verkehr, Nahversorgung versus Einkaufszentren, Wien, 1999; SmaShMob, 2014; ARGUS, 2009

<sup>3</sup> 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

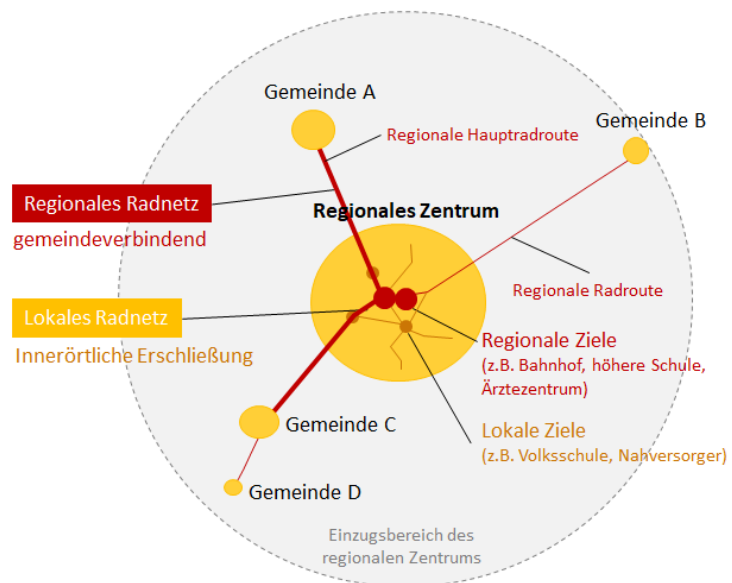
Der Beteiligungsprozess der neuen Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2021 hat gezeigt, dass die Burgenländerinnen und Burgenländer das umfangreiche Angebot für den Freizeitradverkehr schätzen, künftig aber auch gerne noch mehr Alltagswege mit dem Rad zurücklegen möchten. Damit schließt die Strategie klar an den Masterplan Radfahren an und setzt die Bemühungen zur Stärkung des Alltagsradverkehrs fort.

Eine Schlüsselmaßnahme, die fortgeführt werden soll, ist die Entwicklung von Radbasisnetzen. Solche wurden in den vergangenen Jahren bereits für die Regionen im Umfeld der Bezirksvororte entwickelt und sollen nun für weitere Regionen geplant werden.

Gemeinsam mit den Gemeinden der jeweiligen Region werden Radbasisnetze entwickelt, die den Anforderungen des Alltagsradverkehrs gerecht werden. Regionale Radrouten verbinden in hoher Qualität über die Gemeindegrenzen hinweg, während das innerörtliche Netz als Zubringer dient. Jene Strecken, die eine besonders hohe Attraktivität (Distanz und Topografie) und ein hohes Potenzial aufweisen, werden dabei als regionale 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 Landes- und Gemeindevertreterinnen und -vertreter einmal gemeinsam mit dem Rad unterwegs sind und die Infrastruktur zu „erfahren“.



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

vorgesehene Förderkriterien:

Regionale Hauptradroute	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)

Alle Maßnahmen, die zur Umsetzung in den Radbasisnetzen festgelegten Radverbindungen beitragen, können von den Gemeinden zur Förderung eingereicht werden. Wichtig ist die Fördereinreichung vor Umsetzung der Maßnahme. Radwege, die nur für den Rad- und Fußverkehr errichtet werden, können unter bestimmten Umständen zusätzlich eine Bundesförderung bekommen. Die Mobilitätszentrale berät und unterstützt Gemeinden gerne bei der Einreichung für die Landes- und Bundesförderung.

Die Routen des Radbasisnetzes sollen die festgelegten **Qualitätskriterien** aus dem Masterplan Radfahren (siehe Kapitel 6) erfüllen. Aktuelle Richtlinien, insbesondere die jeweils gültigen RVS für den Radverkehr, sollen eingehalten werden. Insbesondere auf den regionalen Hauptradrouten gilt für Komfort und Sicherheit, dass **Regelbreiten statt Mindestbreiten** zur Anwendung kommen.

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



*Beispiele für Abstellanlagen:*

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



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



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

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

## 2.2 ALLTAGSRADVERKEHR VS. FREIZEITRADVERKEHR

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



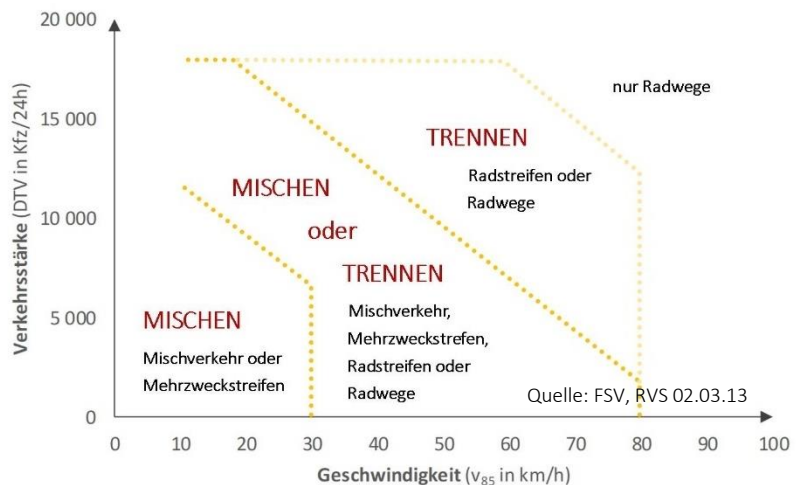
	Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel	
Alltagsradverkehr	Fährt zügig	Fährt eher gemütlich	Freizeitradverkehr
	Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrs-führung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrs-führung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist	
	Fährt eher Ziele im Ortsgebiet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

->



## Beispiele fürs Mischprinzip:

*Kursiv angeführt: Regel- und Mindestbreite gemäß RVS 03.02.13*



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

*Regelbreite: 3 m + ggf. Schutzstreifen*

*Mindestbreite: 2,5 m + ggf. Schutzstreifen*



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

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

*(+25 cm neben Längsparkern)*

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



### Radfahren gegen die Einbahn

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

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

*Unter 3,75 m Fahrbahnbreite ohne getrennten Fahrstreifen*

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

## 3 DER WEG ZUM RADBASISNETZ

### 3.1 EIN GEMEINSAMER PROZESS

Das Radbasisnetz soll den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung bestmöglich gerecht werden, daher wurden die Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter der Region Deutschkreutz (Deutschkreutz, Großwarasdorf, Horitschon, Lackenbach, Lackendorf, Neckenmarkt, Nikitsch, Raiding, Ritzing, Unterfrauenhaid) mit ihrer umfassenden lokalen Kenntnis bereits früh in den Bearbeitungsprozess eingebunden. Auch Vertreter aus dem benachbarten Ungarn wurden in den Prozess 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

- Jänner 2022: Grundlagenaufbereitung durch das Bearbeitungsteam
- 04.02.2022: Auftaktworkshop mit Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern und Festlegung der Ziele in der Region
- Februar 2022: Wunschliniennetz und Befahrungen durch das Bearbeitungsteam
- 25.02.2022: Vorbesprechung Workshop grenzüberschreitende Verbindungen
- 04.03.2022: Befahrung mit Gemeindevertretern und Besprechung von Zwischenergebnissen
- 09.03.2022: Workshop mit VertreterInnen und Vertretern aus dem benachbarten Ungarn
- 30.03.2022: Befahrung möglicher grenzüberschreitender Routen mit Gemeindevertretern
- 30.03.2022: Präsentation der Ergebnisse



Abbildung 2: Befahrung grenzüberschreitende Radrouten

## 3.2 ZIELE UND WUNSCHLINIEN

### 3.2.1 Quellen und Ziele

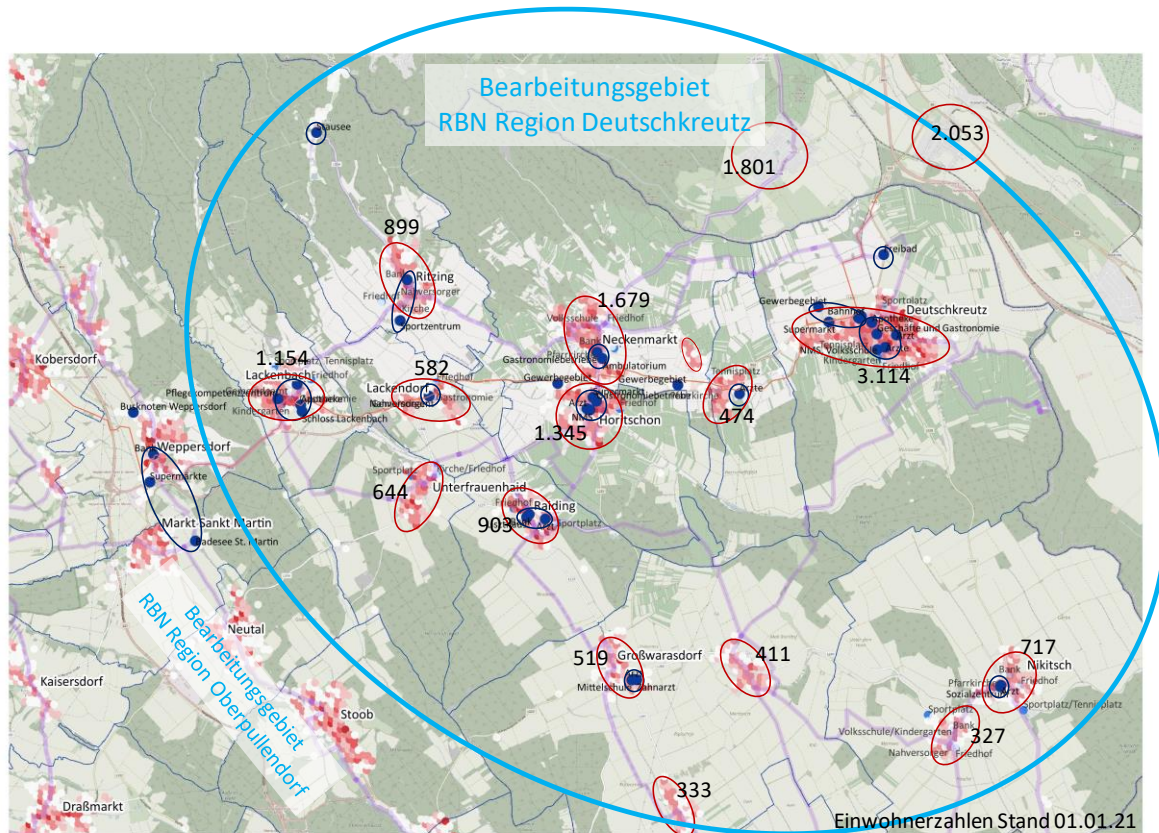


Abbildung 3: Radbasisnetz Region Deutschkreutz – Quellen und Ziele

Neben den Wohnstandorten (Quellen) werden die Alltagsradwege über die Ziele im Alltag definiert. Für das regionale Radnetz sind jene Ziele von Bedeutung, die auch von Personen aus anderen Gemeinden aufgesucht werden. Dies kann ein Bahnhof ebenso sein, wie eine Schule, ein Supermarkt, eine Behörde oder eine Gesundheitseinrichtung. Diese Ziele gilt es an das Radbasisnetz ebenso anzubinden wie die wichtige Arbeitsstätten.

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

In der Region Deutschkreutz gibt es wenige Ziele, die für alle Gemeinden eine hohe Bedeutung haben. Der **Bahnhof Deutschkreutz** ist am ehesten ein Ziel für die gesamte Region. Die anderen Ziele (kleinregionale Ziele) sind hauptsächlich für die direkten Nachbargemeinden von Bedeutung, oft handelt es sich bei diesen Zielen um Einkaufsmöglichkeiten, Mittelschulen, Ärzte oder auch Bademöglichkeiten. Insgesamt sind diese Ziele sehr **dispers über die Region verteilt**.

### 3.2.2 Wunschliniennetz

Verbindet man nun die Quellbereiche (Wohnstandorte der Bevölkerung) mit den Zielen mit direkten Luftlinienverbindungen, ergibt sich für die Region ein Netz an Wunschlinien – imaginäre, optimale Direktverbindungen.

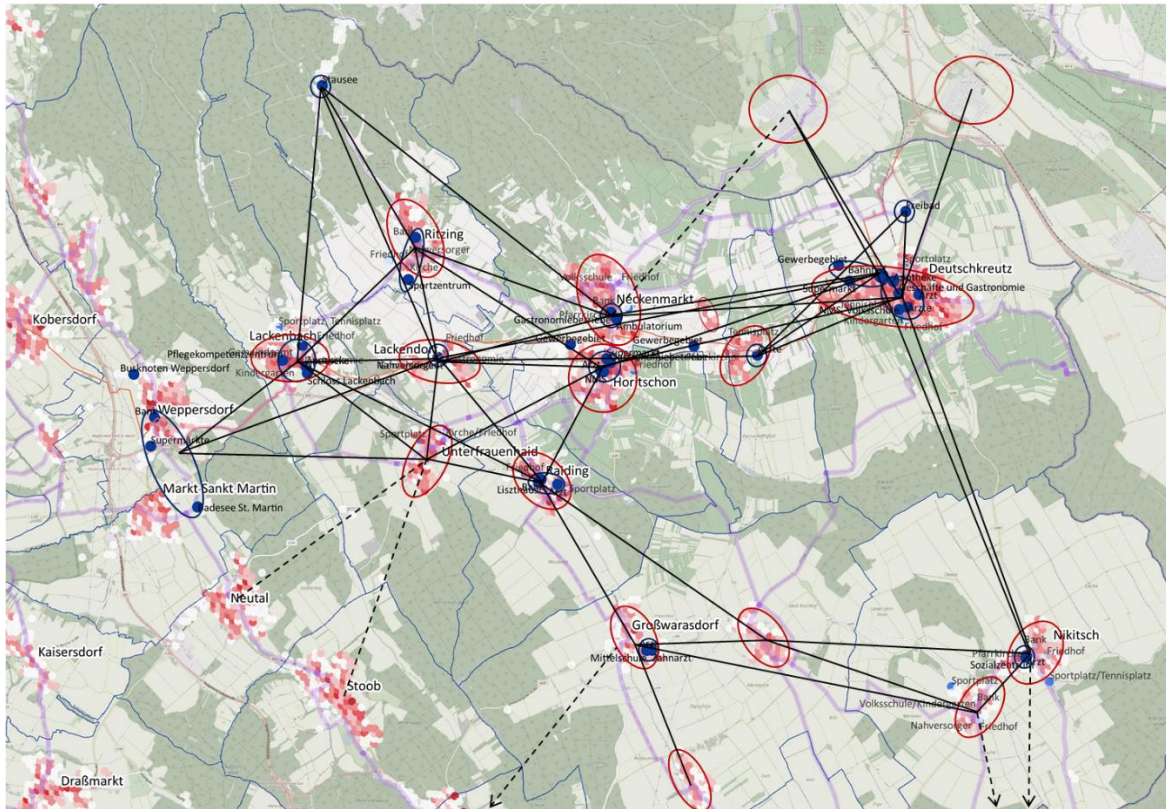


Abbildung 4: Radbasisnetz Region Deutschkreutz – Wunschlinien

Durch die vielen Quellbereiche im Bearbeitungsgebiet und die über die gesamte Region verteilten Ziele ergibt sich eine Vielzahl an Wunschlinien, die sich logischerweise nicht 1:1 in einem Radwegennetz wiederfinden kann. Daher gilt es, die Wunschlinien bestmöglich zu bündeln. Hierdurch ergibt sich nachfolgendes Bild:

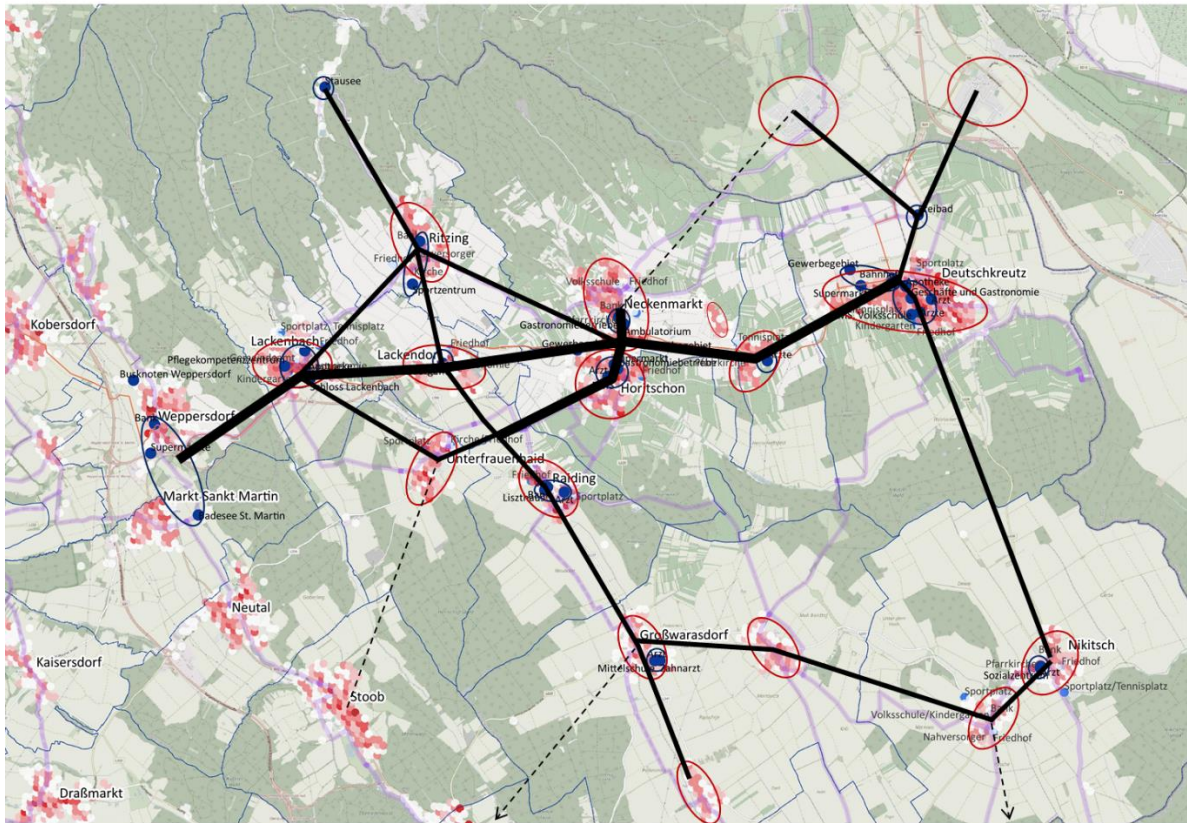


Abbildung 5: Radbasisnetz Region Deutschkreutz – gebündelte Wunschlinien

Im nächsten Schritt gilt es diese Wunschlinien auf bestehende bzw. zu errichtende Infrastruktur herunterzubrechen und daraus ein Zielnetz zu entwickeln.

## 4 ZIELNETZ UND QUALITÄTSBEWERTUNG

### 4.1 VOM WUNSCHLINIEN- ZUM ZIELNETZ

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 in das regionale Netz

Nicht alle Routen haben zudem das gleiche Potenzial, etwa durch unterschiedliche Einwohnerzahlen der Quellbereiche, unterschiedliche Bedeutung der Ziele, aber auch durch die zurückzulegenden Distanzen und ggf. Steigungen. Daher wird eine in diesem Schritt auch die Hierarchie von „Regionalen Radrouten“ und den „Regionalen Haupttradrouten“ festgelegt.

### 4.2 ZIELNETZ MIT HIERARCHIE

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

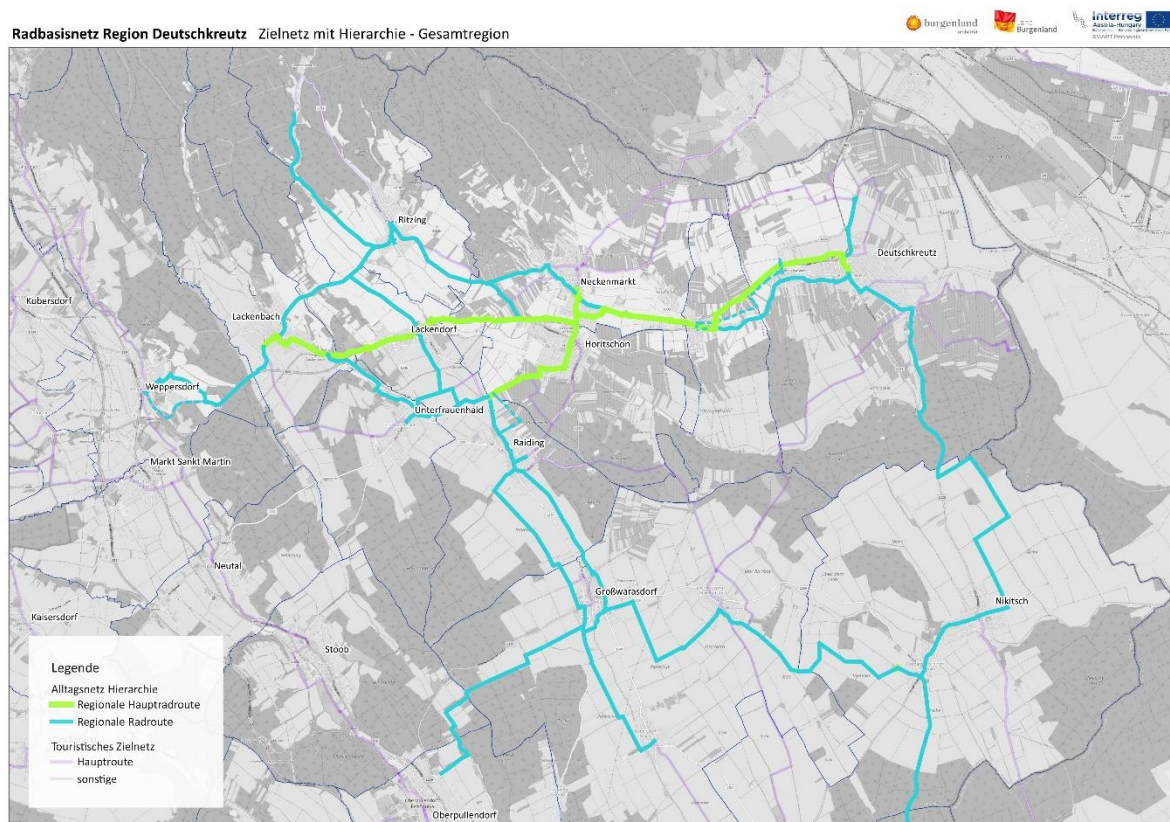


Abbildung 6: Radbasisnetz Region Deutschkreutz – Überblick Zielnetz und Hierarchie



*Anmerkung: Die Karten werden auch als höher Qualität als PDF im Format DIN A3 zur Verfügung gestellt.*

Zwei Achsen wurden hierbei als Regionale Hauptradrouten festgelegt:

- Eine durchgehende West-Ost Achse von Lackenbach über Lackendorf, Horitschon bzw. Neckenmarkt und Unterpetersdorf nach Deutschkreutz als Rückgrat des regionalen Radwegenetzes. Diese Achse verbindet die einwohnerstärksten Gemeinden der Region mit wichtigen Zielen, insbesondere auch dem Bahnhof in Deutschkreutz.
- Eine zweite Hauptachse die Neckenmarkt und Horitschon verbindet und weiterführend auch als Sammelachse für die Verkehre aus Raiding und Unterfrauenhaid dient.

Die übrigen Achsen werden aus dem Blickwinkel des Alltagsradverkehrs als Regionale Radrouten eingestuft.

### 4.3 QUALITÄTSMBEWERTUNG

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

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

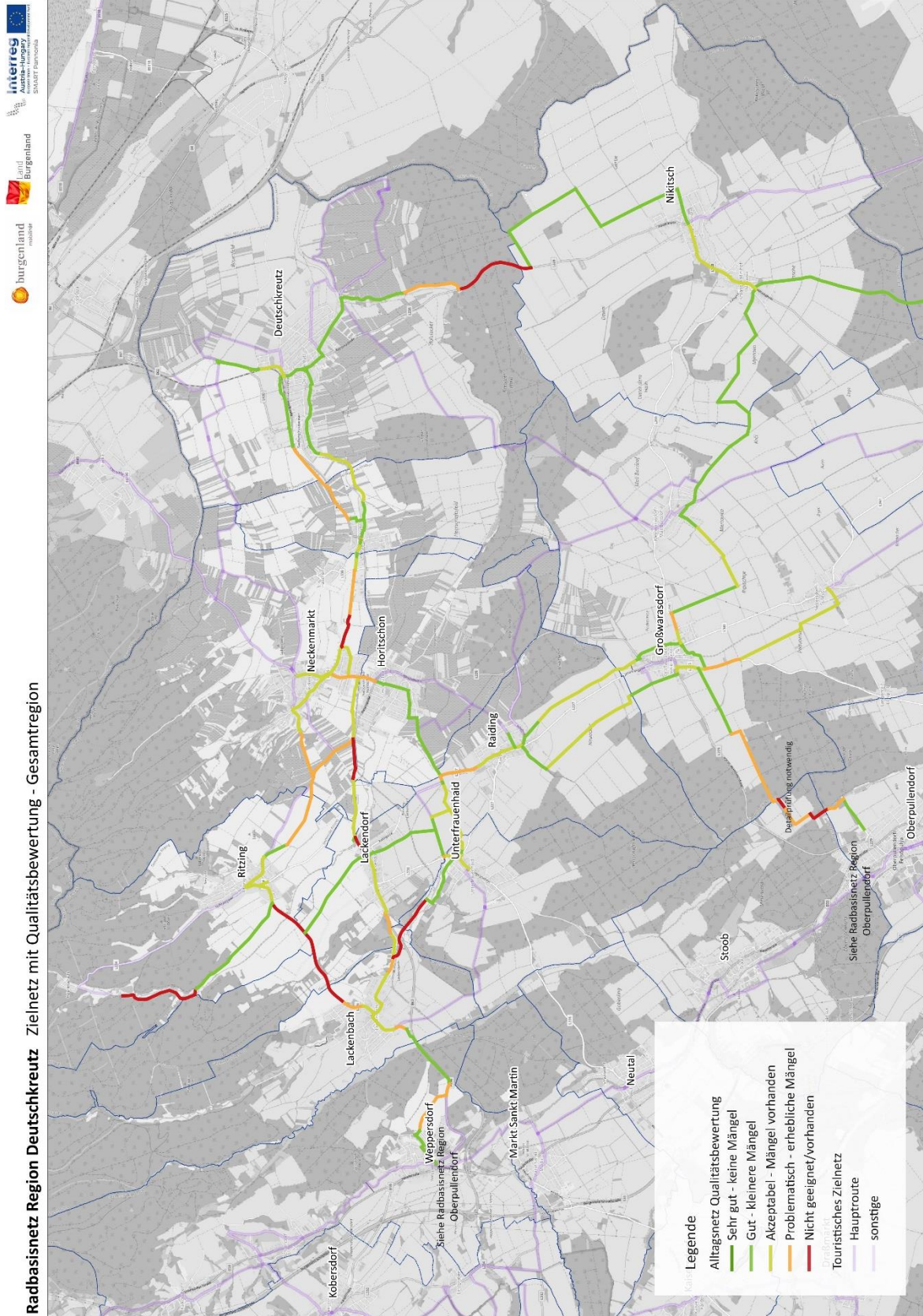


Abbildung 7: Radbasisnetz Region Deutschkreutz –Zielnetz mit Eignung für den Alltagsradverkehr

## 5 MAßNAHMENVORSCHLÄGE

### 5.1 PRIORISIERUNG

Die Qualitätsbewertung des Zielnetzes ermöglicht die Ableitung von Handlungsvorschlägen, die nun nachfolgend dargestellt werden. Auf drei Kartenausschnitte mit den Maßnahmenvorschlägen für den Nordwesten, den Nordosten und den Süden des Bearbeitungsgebietes folgt eine Auflistung der Maßnahmenvorschläge inkl. einer Kurzbeschreibung, Verortung, Längenangabe und Priorisierung.

#### **Priorisierung:**

Durch die Siedlungsstruktur in der Region und die Verteilung der Zielpunkte ergibt sich ein umfangreiches Zielnetz und damit einhergehend auch ein beträchtlicher Handlungsbedarf. Nicht alle Routen weisen das gleiche Potenzial auf und manche sind auch im Bestand mit gewissen Qualitätseinbußen befahrbar. Für einen zielgerichteten Mitteleinsatz wird daher allen Maßnahmen eine Priorität zugewiesen:

- **Priorität A:** Diese Abschnitte (meist auf regionalen Hauptradrouten) sollten vorrangig umgesetzt werden, da hier höheres Nachfragepotenzial auf unzureichende Infrastruktur trifft.
- **Priorität B:** Für diese Abschnitte liegt entweder bezüglich der Qualität des Bestandes oder hinsichtlich der möglichen Nachfrage eine etwas geringere Priorität vor.
- **Priorität C:** Diese Abschnitte sind entweder im Bestand in zumutbarer Weise befahrbar oder weisen ein deutlich geringeres Nachfragepotenzial auf. Sie dienen nicht als Anbindung einer Gemeinde zu ihren Hauptzielen.

## 5.2 KARTENDARSTELLUNG MAßNAHMENVORSCHLÄGE

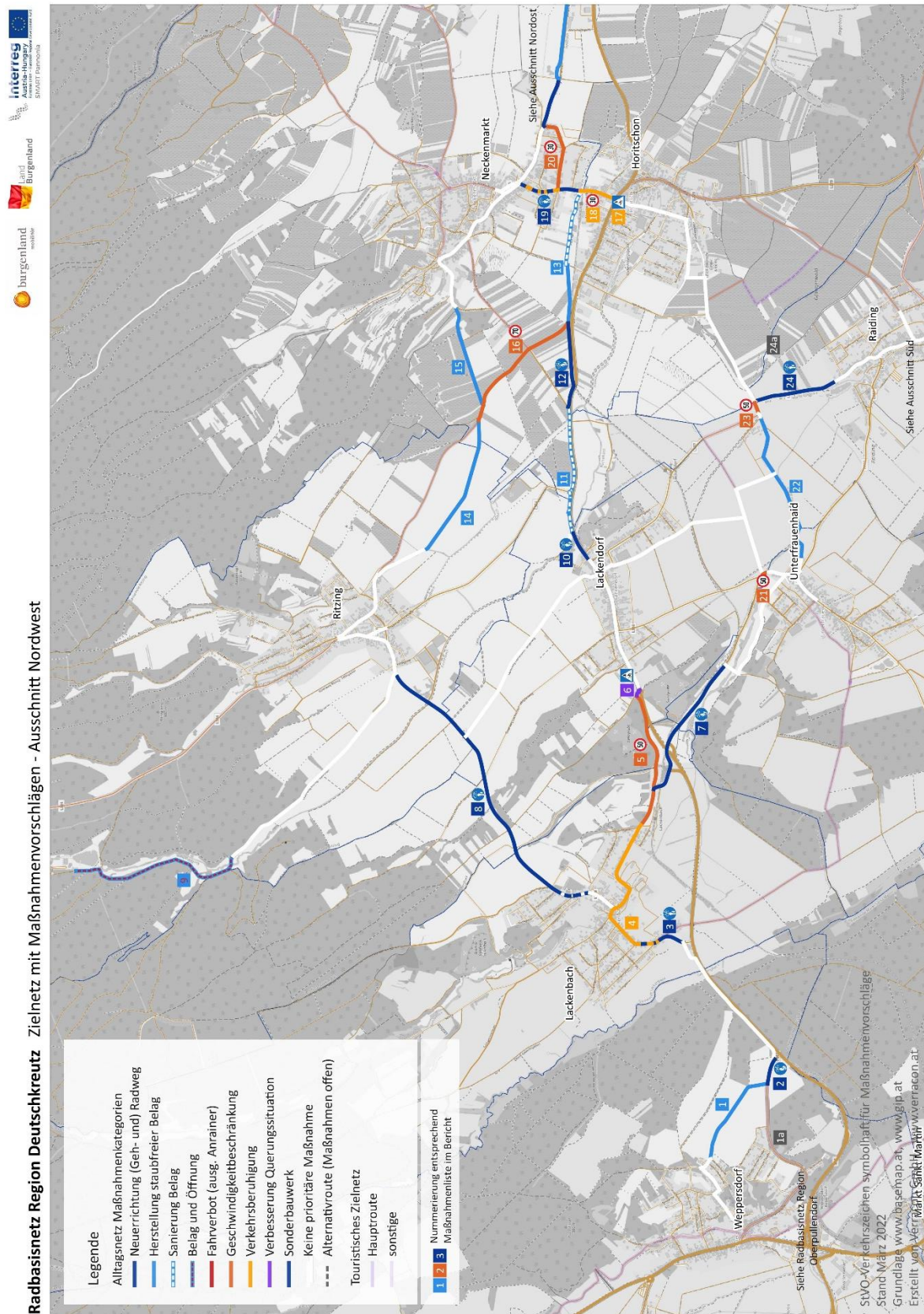


Abbildung 8: Radbasisnetz Deutschkreutz –Maßnahmenvorschläge Ausschnitt Nordwest

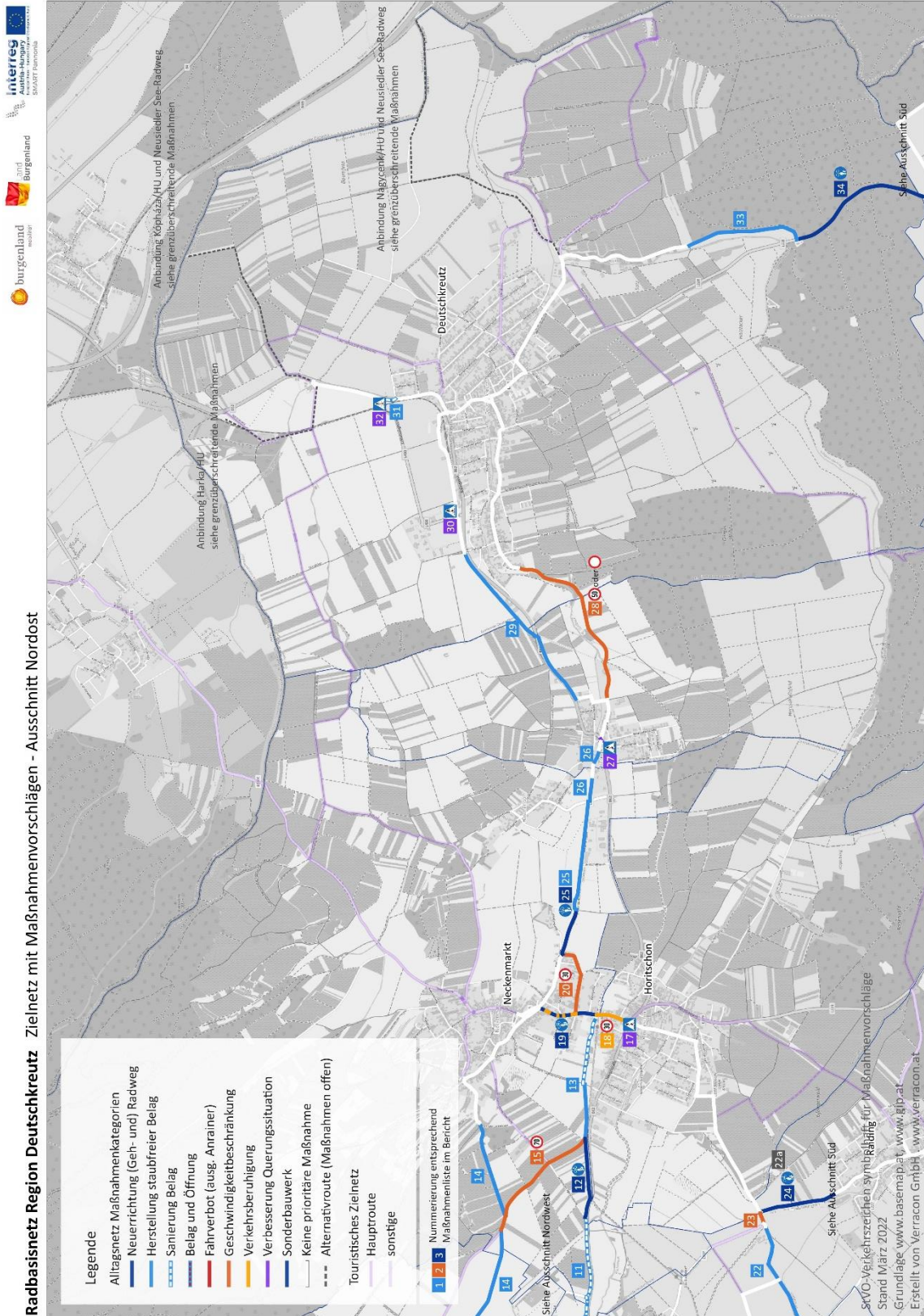


Abbildung 9: Radbasisnetz Deutschkreutz –Maßnahmenvorschläge Ausschnitt Nordost

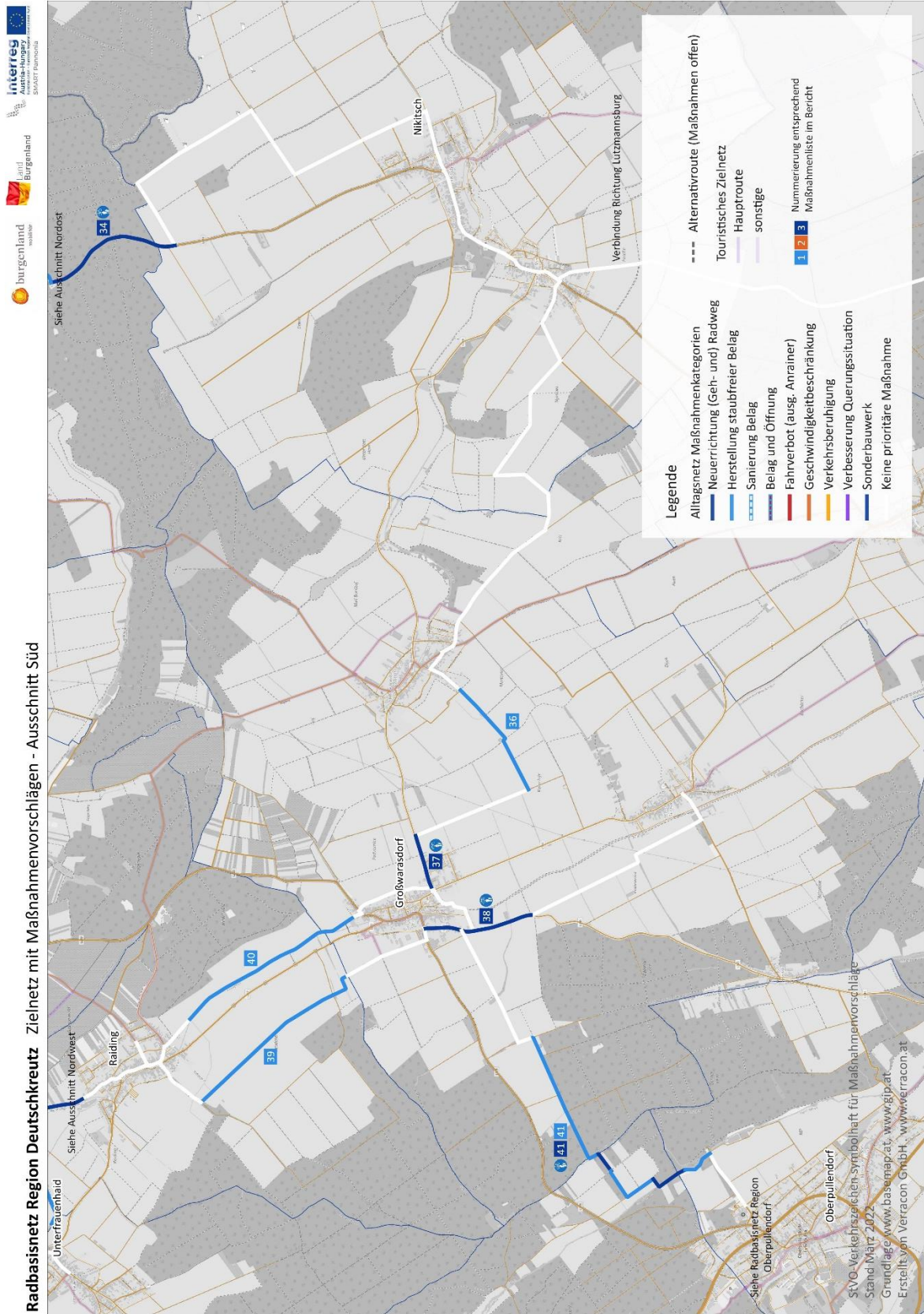


Abbildung 10: Radbasisnetz Deutschkreutz –Maßnahmenvorschläge Ausschnitt Süd

## 5.3 MAßNAHMENVORSCHLÄGE IM DETAIL

### 1 Herstellung Radtauglichkeit Bestandsweg

Relation: Weppersdorf - Lackenbach  
 Verortung: Weppersdorf Wolfsgrabenweg bis P456 Weppersdorfer Straße

*Eine Führung der Radroute über Am Sportplatz und Neugasse ermöglicht ein Umgehen der Hauptstraße bei geringem Umweg*

Gemeinde(n): Weppersdorf  
 Länge (in m) ca.: 875  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

### 2 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Weppersdorf - Lackenbach  
 Verortung: Einmündung Begleitstraße B62 bis Abzw. Weg (Grundstücks-Nr. 4482)

*Im Falle der gänzlichen Führung der Route über die Weppersdorfer Straße P456 müsste der Geh- und Radweg zumindest bis ins geschlossene Ortsgebiet (50km/h) verlängert werden.*

Gemeinde(n): Weppersdorf  
 Länge (in m) ca.: 225  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

### 3 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Weppersdorf - Lackenbach  
 Verortung: L226 von Abzweig. Begleitstraße B62 (nördl. Tankstelle) bis Ortsbeginn Lackenbach oder bis Dreifaltigkeitsgasse

*Der bestehende Gehweg an der L226 könnte zu einem Geh- und Radweg ausgebaut werden. Eine Verlängerung hinein ins Ortsgebiet (etwa bis Höhe Dreifaltigkeitsgasse) könnte angedacht werden. Danach sollte eine verkehrsberuhigte Gestaltung der Ortsdurchfahrt anschließen. Bei der Tankstelle wäre eine Querungshilfe empfehlenswert.*

Gemeinde(n): Lackenbach  
 Länge (in m) ca.: 200-450  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

## 4 Verkehrsberuhigung

Relation: Weppersdorf - Lackenbach - Lackendorf  
 Verortung: L226/L227 Ortsdurchfahrt Lackenbach (Wienerstraße, Hauptplatz, Schloßgasse, Bahnstraße)

*Die Ortsdurchfahrt ist grundsätzlich aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens radverkehrstauglich. Sie könnte aber durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Straßenraumgestaltung) noch attraktiver und sicherer werden.*

Gemeinde(n): Lackenbach  
 Länge (in m) ca.: abhängig von gewählten Maßnahmen  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **B**



## 5 Geschwindigkeitsbeschränkung

Relation: Lackenbach - Lackendorf  
 Verortung: Lackenbach Ortsende (Bahnstraße) bis Kreisverkehr B62

*Die Abschnitte im Mischverkehr mit zulässigen 100 km/h sind nicht radverkehrstauglich, jene mit 70 km/h nicht für alle Nutzergruppen geeignet. In einem ersten Schritt sollte eine 50 km/h-Beschränkung im gesamten Abschnitt umgesetzt werden. Längerfristig wäre eine getrennte Radinfrastruktur wünschenswert.*

Gemeinde(n): Lackenbach, Lackendorf  
 Länge (in m) ca.: 1.200  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **A**



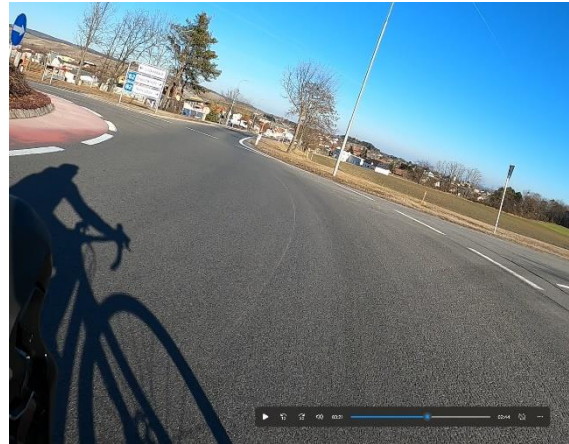


## 6 Verbesserung Querungssituation

Relation: Lackenbach - Lackendorf  
 Verortung: Kreisverkehr B62 x Föhrenweg

*Derzeit muss von Lackenbach in Richtung Lackendorf der Kreisverkehr zu 3/4 ausgefahren werden. Hier sollte es eine Verbesserung für den Radverkehr geben. Es sollte eine Querungshilfe östlich des Kreisverkehrs mit einer kurzen Radweganbindung Richtung Föhrenweg geprüft werden.*

Gemeinde(n): Lackendorf  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **A**



## 7 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Unterfrauenhaid - Lackenbach  
 Verortung: L227 Einmündung Weg (Grundstück-Nr. 3907/2) bis nördlich Bahnstrecke

*Zwischen Lackenbach und Unterfrauenhaid muss über einen großen Teil der Strecke derzeit die Landesstraße (100 km/h) befahren werden. Diese ist nicht radverkehrstauglich und eine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur wäre notwendig. Da Unterfrauenhaid stärker Richtung Horitischon orientiert ist, hat diese Verbindung aber eine geringere Priorität.*

Gemeinde(n): Lackenbach,  
 Unterfrauenhaid  
 Länge (in m) ca.: 1.300  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **C**



## 8 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Lackenbach - Ritzing (bzw. tlw. Lackendorf - Ritzing)  
 Verortung: L226 Lackenbach (Kirche oder Ortsende) bis Ritzing Ortsanfang

*Derzeit muss zwischen Lackenbach und Ritzing die L226 im Mischverkehr (100 km/h) befahren werden. Kurven und Kuppen sorgen zudem tlw. für schlechte Sichtverhältnisse. Im Alltagsradverkehr dämpfen Distanz und Topografie das Radpotenzial. Die Strecke erschließt aber dennoch Ziele (Stausee Ritzing) und auch Freizeitradrouten verlaufen hier. Daher sollte ein Geh- und Radweg mit mittlerer Priorität umgesetzt werden, wenn eine Anbindung des Stausees (Öffnung Forstweg) sichergestellt ist.*



Gemeinde(n): Lackenbach, Lackendorf, Ritzing  
 Länge (in m) ca.: 2.475 bzw. 2.750  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

## 9 Öffnung für Radverkehr und Herstellung Radtauglichkeit Bestandsweg

Relation: Ritzing - Stausee  
 Verortung: Forstweg in Verlängerung Friedhofsweg

*Der derzeit gesperrte Forstweg wäre die logische Anbindung für den Stausee. Die Bemühungen für eine Öffnung und Instandsetzung sollten daher intensiviert werden. Die L334 ist keine zufriedenstellende Alternative (Topografie, Umweg, notwendige Errichtung von Radinfrastruktur auf der gesamten Länge).*



Gemeinde(n): Ritzing  
 Länge (in m) ca.: 2.000  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

## 10 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Lackendorf - Horitschon / Neckenmarkt  
 Verortung: B62 Lackendorf Friedhofweg Richtung Nordosten bis Beginn Begleitweg

*Derzeit muss von Lackendorf Richtung Horitschon der (enge) Friedhofsweg befahren werden, was zudem gegenüber einer B62-nahen Führung einen Umweg von rund 250m bedeutet. Für eine attraktive und sichere Hauptverbindung sollte daher unbedingt eine Radinfrastruktur entlang der B62 geschaffen werden. Angedacht ist ein Geh- und Radweg nordwestseitig der B62 ab dem Friedhofweg.*

Gemeinde(n): Lackendorf  
 Länge (in m) ca.: 250  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **A**

## 11 Sanierung Deckschicht Bestandsweg

Relation: Lackendorf - Horitschon / Neckenmarkt  
 Verortung: B62 Begleitweg von Lackendorf Entersbachäcker bis Güterweg  
 Neckenmarkt

*Der Belag des Bestandsweges entspricht nicht den Anforderungen an eine attraktive Hauptradrouten im Alltagsradverkehr.*

Gemeinde(n): Lackendorf, Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 1100  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **A**



## 12 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Lackendorf - Horitschon / Neckenmarkt  
 Verortung: B62/Bahnstrecke von Güterweg Neckenmarkt bis Horitschon Lohäcker

*Derzeit ist in diesem Abschnitt ein Umweg über den Güterweg Neckenmarkt (Mischverkehr, keine Geschwindigkeitsbeschränkung) von ca. 280m zu fahren. Für eine attraktive Hauptradroute ist hier ein Geh- und Radweg entlang der B62 bzw. Bahnstrecke zu schaffen.*

Gemeinde(n): Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 750  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradroute  
 Priorität: **A**



## 13 Herstellung Radtauglichkeit Bestandsweg bzw. tlw. nur Sanierung Deckschicht

Relation: Lackendorf - Horitschon / Neckenmarkt  
 Verortung: Horitschon Lohäcker bis Neckenmarkt Bahnstraße

*Der Belag des Bestandsweges entspricht nicht den Anforderungen an eine attraktive Hauptradroute im Alltagsradverkehr.*

Gemeinde(n): Horitschon, Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 1.125  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradroute  
 Priorität: **A**



## 14 Herstellung Radtauglichkeit Bestandsweg

Relation: Ritzing - Neckenmarkt

Verortung: Weg südwestlich Horitschonerstraße (von Grundstück-Nr. 4799 bis 7536)

*Durch die Nutzung des südwestlich der Horitschonerstraße gelegen Weges kann nicht nur der Mischverkehr (100 km/h) auf dieser Strecke weitgehend vermieden werden, sondern auch die Topografie ist radverkehrsfreundlicher. Die Oberfläche des Weges ist noch nicht auf der gesamten Länge alltagstauglich.*



Gemeinde(n): Ritzing, Neckenmarkt

Länge (in m) ca.: 1.250

Netzkategorie: Regionale Radroute

Priorität: C

## 15 Herstellung Radtauglichkeit Bestandsweg

Relation: Ritzing - Neckenmarkt

Verortung: Horitschoner Straße bis Lange Zeile (Weg Grundstück 7478)

*Mit dieser Verbindung kann Neckenmarkt von Ritzing aus erreicht werden, ohne längere Mischverkehrsabschnitte auf der Horitschonerstraße bzw. dem Güterweg Neckenmarkt zurücklegen zu müssen. Die Oberfläche des Weges ist im Bestand beschränkt tauglich für Alltagsradverkehr.*

Gemeinde(n): Neckenmarkt

Länge (in m) ca.: 900

Netzkategorie: Regionale Radroute

Priorität: C

## 16 Geschwindigkeitsbeschränkung

Relation: Ritzing - Horitschon  
 Verortung: Horitschonerstraße - Horitschon Lohäcker von Weg Grundstück-Nr. 7536 bis Begleitweg B62

*Auf diesem (nicht allzu stark befahrenem) Abschnitt lässt sich auf der Relation Ritzing - Horitschon Mischverkehr nicht vermeiden. Daher sollte zumindest die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt werden.*

Gemeinde(n): Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 1.200  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: C



## 17 Verbesserung Querungssituation, Verkehrsberuhigung

Relation: Horitschon - Neckenmarkt  
 Verortung: Querung B62 x Bahnstraße bzw. Bachgasse

*Dieser Kreuzungsbereich stellt einen zentralen Punkt für die Raderschließung von Horitschon und Neckenmarkt dar. Derzeit ist eine Querung mit dem Rad von der Bahnstraße in die Bachgasse (Schulstandort) nicht ungefährlich. Aufgrund der Nutzungsvielfalt im Umfeld (Eurospar, Gemeindezentrum, Gastronomie, künftig Ärzte etc.) sollten hier Gestaltungs- und Beruhigungsmaßnahmen angedacht werden, die auch eine leichtere Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger ermöglichen und ggf. auch an die Kreuzung anschließende Abschnitte der B62 umfassen.*

Gemeinde(n): Horitschon  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradroute  
 Priorität: A



## 18 Verkehrsberuhigung

Relation: Horitschon - Neckenmarkt  
 Verortung: L335 Bahnstraße von B62 bis Abzweig Bahnhof

*Als zentrale Achse zwischen Horitschon und Neckenmarkt und als Anbindung an die Hauptachse Lackenbach-Deutschkreutz muss die Bahnstraße radfreundlicher werden.*

*Wünschenswert wäre ein durchgängiger Geh- und Radweg vom Kreisverkehr Neckenmarkt bis zur B62. Wenn dies im Bereich der Bahnstraße nicht möglich ist (Parkplätze, Baumbestand), sollten unbedingt Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt werden, die ein sichereres Radfahren auch für Schulkinder ermöglichen.*



Gemeinde(n): Horitschon, Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 325  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradroute  
 Priorität: **A**

## 19 Neuerrichtung Geh- und Radweg (oder Verkehrsberuhigung)

Relation: Neckenmarkt  
 Verortung: L335 Elisabethgasse von Abzweig Bahnhof bis Kreisverkehr

*Als zentrale Achse zwischen Horitschon und Neckenmarkt und als Anbindung an die Hauptachse Lackenbach-Deutschkreutz muss die L335 auch auf Neckenmarkter Seite radtauglicher werden. Durch die Steigung ist hier ein vom motorisierten Verkehr getrennter Geh- und Radweg noch wichtiger. Als Teil der West-Ost Hauptachse hat dieser insbesondere zwischen Mühlackerweg und dem Abzweig zum ehem. Bahnhof Priorität. Der Querschnitt lässt dies in diesem Abschnitt jedenfalls zu (Westseite der Straße).*



Gemeinde(n): Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 550  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **A**

## 20 Geschwindigkeitsbeschränkung, Verkehrsberuhigung

Relation: Horitschon - Unterpetersdorf  
 Verortung: Mühläckerweg - Kirchholz

*Als Teil der West-Ost Hauptachse sollte der Verkehr auf diesen Siedlungsstraßen beruhigt werden, was auch der Wohnqualität in diesem Siedlungsgebiet zu Gute kommen würde. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) sollte von entsprechender Straßenraumgestaltung begleitet werden.*



Gemeinde(n): Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 650  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **B**

## 21 Geschwindigkeitsbeschränkung

Relation: Lackenbach - Unterfrauenhaid  
 Verortung: L227 vor nördlichen Ortsbeginn Unterfrauenhaid

*Nicht nur der Güterweg (Radverbindung nach Lackendorf) sondern auch die L336 münden hier in einer Kurve noch im Freilandbereich in die L227 ein. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung (50 km/h) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem kurzen Abschnitt sollte geprüft werden.*

Gemeinde(n): Unterfrauenhaid  
 Länge (in m) ca.: 150  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**



## 22 Herstellung Radtauglichkeit Bestandsweg

Relation: Unterfrauenhaid - Horitschon  
 Verortung: Verbindungsweg Unterfrauenhaid - Wasserwerk

*Dieser Weg ist für Unterfrauenhaid eine wichtige Radverbindung in Richtung Horitschon (Mittelschule) und sollte daher prioritär verbessert werden (Asphaltierung). Ein Fahrverbot ausgenommen Anrainer und Radverkehr sollte mithilfe, Schleichverkehre zu vermeiden.*

Gemeinde(n): Lackendorf,  
 Unterfrauenhaid,  
 (Raiding)  
 Länge (in m) ca.: 1.350  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **A**



## 23 Geschwindigkeitsbeschränkung

Relation: Unterfrauenhaid - Horitschon  
 Verortung: L337 (zwischen Wasserwerk und Horitschon Teichweg)

*Zwischen Wasserwerk und Horitschon Teichweg muss auf der Relation Unterfrauenhaid nach Horitschon auf einem kurzen Stück die L337 befahren werden. In diesem Abschnitt im Bereich einer Doppelkurve sollte zumindest eine Geschwindigkeitsbeschränkung (50km/h) verordnet werden. Eine getrennte Führung des Radverkehrs wäre wünschenswert.*

Gemeinde(n): Lackendorf, Raiding  
 Länge (in m) ca.: 125  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **A**



## 24 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Raiding - Horitschon  
 Verortung: L337 zwischen nördlichem Ortsende Raiding und Horitschon Teichweg

*Derzeit muss am Weg von Raiding nach Horitschon die L337 im Mischverkehr (100 km/h) befahren werden. Hier ist eine Verbesserung notwendig. Ein Geh- und Radweg zwischen dem Ortsende von Raiding und dem Güterweg Horitschon Teichhacker wäre die beste Lösung. Eine alternative Führung, wie im Plan verzeichnet (nordöstlich Cosima-Wagner-Siedlung), würde aufgrund längerer Distanz und zusätzlicher Höhenunterschiede nur bedingt den Anforderungen von Alltagsradfahrenden entsprechen. Als kurzfristige Übergangsmaßnahme könnte auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der L337 in diesem Abschnitt geprüft werden.*



Gemeinde(n): Raiding  
 Länge (in m) ca.: 725  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

## 25 Tlw. Neuerrichtung, tlw. Herstellung Radtauglichkeit des Bestandsweges

Relation: Neckenmarkt - Deutschkreutz  
 Verortung: Ortsende Neckenmarkt bis L338 parallel Güterweg Haschendorf nördlich Goldbach

*Die Hauptachse von Neckenmarkt nach Deutschkreutz verläuft derzeit im Mischverkehr (100 km/h) über den Güterweg Haschendorf. Vorhandenes Verkehrsaufkommen und hohes Geschwindigkeitsniveau im motorisierten Verkehr machen eine getrennte Führung des Radverkehrs notwendig. Hierfür bietet sich der in Teilen vorhandene Weg nördlich des Goldbachs an. Es müsste aber eine direkte Anbindung bis zum Ortsgebiet Neckenmarkt ohne zusätzliche Umwege erfolgen. Bei Weiterführung nördlich des Baches bis zur Siedlung Kirchholz wäre eine neue Brücke oder eine Umwegführung über Kreisverkehr-Elisabethgasse notwendig. Alternativ Führung entlang der Straße südlich des Baches und Nutzung der Bestandsbrücke.*

Gemeinde(n): Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 1.500  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradroute  
 Priorität: **A**

## 26 Herstellung Radtauglichkeit des Bestandswegs

Relation: Neckenmarkt - Deutschkreutz  
 Verortung: Unterpetersdorf Hofstatt östlich L338

*Diese Abschnitt in Unterpetersdorf ist noch nicht durchgängig asphaltiert, was nicht den Qualitätsanforderungen an eine Hauptradrouten entspricht.*

Gemeinde(n): Horitschon, Neckenmarkt  
 Länge (in m) ca.: 200  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **A**



## 27 Verbesserung Querungssituation

Relation: Neckenmarkt - Deutschkreutz  
 Verortung: Unterpetersdorf Kreuzung B62 X Hofstatt/Am Goldbach

*In Unterpetersdorf muss die B62 gequert werden. Die bestehenden Querungssituationen sind unbefriedigend. Für eine Hauptradrouten muss hier eine Verbesserung geschaffen werden. Diese kann entweder auf der Relation Hofstatt - Am Goldbach oder im Zuge der Bauerngasse stattfinden. Die Entscheidung sollte von der Weiterführung Richtung Deutschkreutz und den Umsetzungsmöglichkeiten (Kurvenbereich der B62) abhängig gemacht werden - siehe Alternativrouten im Planausschnitt.*

Gemeinde(n): Horitschon  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradrouten  
 Priorität: **A**

## 28 Geschwindigkeitsbeschränkung oder Sperrung für Durchgangsverkehr

Relation: Neckenmarkt - Deutschkreutz  
 Verortung: Mühlweg - Girmer Straße im Freiland zwischen Unterpetersdorf und Girm

*Die bestehende Freizeitradroute stellt eine gute Verbindung von Unterpetersdorf in Richtung Ortsmitte von Deutschkreutz dar. Die Sicherheit für Radfahrende könnte durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung (50 km/h) erhöht werden. Alternativ könnte die Möglichkeit eines Fahrverbots (ausgen. Anrainer) geprüft werden.*

Gemeinde(n): Deutschkreutz,  
 Horitschon  
 Länge (in m) ca.: 1.650  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**



## 29 Herstellung Radtauglichkeit des Bestandswegs

Relation: Neckenmarkt - Deutschkreutz  
 Verortung: Begleitweg südlich B62 bzw. nördl.Bahn zwischen Grübläckergasse, Unterpetersdorf bis Gewerbestraße 1, Deutschkreutz

*Der Weg entlang der B62 bzw. Bahn könnte eine besonders attraktive, schnelle Verbindung in Richtung Bahnhof Deutschkreutz sein. Die Querung der B62 kann unter der Brücke über die Bahnstrecke im Bestand erfolgen. Diese kostenintensive Verbindung (über 1,7km Herstellung Radweg) macht aber nur Sinn, wenn im Zuge des Bahnhofsumbaus eine direkte Zugangsmöglichkeit aus Norden (Lagerhaus) geschaffen werden kann. Ansonsten sollte alternativ Girm-Mühlweg oder Grübläckergasse-Hofstatt als Alternative mit Anfahrt des Bahnhofs aus Süden genutzt werden.*



Gemeinde(n): Deutschkreutz, Horitschon  
 Länge (in m) ca.: 1.750  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradroute  
 Priorität: **(A)**

### 30 Verbesserung Querungssituation

Relation: Neckenmarkt - Deutschkreutz  
 Verortung: Querung L430

*Wenn die Variante entlang der B62/Bahn umgesetzt wird, wäre bei der L430 die Querungssituation für den Radverkehr sicherer zu gestalten.*

Gemeinde(n): Deutschkreutz  
 Netzkategorie: Regionale Hauptradroute  
 Priorität: **(A)**

### 31 Sanierung Deckschicht Bestandsweg

Relation: Deutschkreutz - Freibad - Harka  
 Verortung: Begleitweg B62 nördlich Raiffeisengasse

*Der Begleitweg an der B62 nördlich von Deutschkreutz in Richtung Freibad weist tlw. Belagsschäden auf. Insbesondere der Teil südlich der L430 ist problematisch, aber auch im weiteren Verlauf sollte zumindest mittelfristig eine Sanierung erfolgen.*

Gemeinde(n): Deutschkreutz  
 Länge (in m) ca.: 150  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**



### 32 Verbesserung Querungssituation

Relation: Deutschkreutz - Freibad - Harka  
 Verortung: Querung L430 im Zuge des Begleitwegs der B62 nördlich von Deutschkreutz

*Sicherere Gestaltung der Querungssituation für Radfahrerinnen und Radfahrer*

Gemeinde(n): Deutschkreutz  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

### 33 Herstellung Radtauglichkeit des Bestandswegs

Relation: Deutschkreutz - Nikitsch  
 Verortung: Weg östlich Frauenbrunnenbach in Verlängerung der Elisabethgasse bis zur L228 Nikitscher Landesstraße

*Derzeit gibt es keine Radverbindung zwischen Nikitsch und Deutschkreutz. Distanz und Topografie wirken sich auf dieser Relation negativ auf das Nachfragepotenzial aus. Da aber auch die Freizeit-/Tourismusrelation Deutschkreutz-Lutzmannsburg damit erschlossen wird, hat die Verbindung durchaus Relevanz. Aufgrund der starken Geländekante bei einer Führung weiter östlich, ist einem Verlauf an der Landesstraße der Vorzug zu geben. Hierzu gilt es die Radtauglichkeit am Weg östlich des Frauenbrunnenbachs herzustellen, einen Begleitweg an der L228 im Waldabschnitt zu errichten und in Folge eine Verbindung zu den bestehenden Güterwegen auf Nikitscher Seite herzustellen. Langfristig wäre eine umwegfreie Führung an der L228 wünschenswert.*

Gemeinde(n): Deutschkreutz  
 Länge (in m) ca.: 1.100  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

---

### 34 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Deutschkreutz - Nikitsch  
 Verortung: L228 im Waldabschnitt zwischen Deutschkreutz und Nikitsch bis Abzweig Güterweg

*Beschreibung siehe vorige Maßnahme*

Gemeinde(n): Deutschkreutz  
 Länge (in m) ca.: 1.550  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

---

### 36 Herstellung Radtauglichkeit des Bestandswegs

Relation: Kleinwarasdorf - Großwarasdorf  
 Verortung: Weg von Nebersdorfer Gasse in Kleinwarasdorf bis Ripisceweg

*Für eine attraktive Verbindung zwischen Klein- und Großwarasdorf sollte die Oberfläche des bestehenden Weges radfreundlich gestaltet werden.*

Gemeinde(n): Großwarasdorf  
 Länge (in m) ca.: 1.350  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **C**

### 37 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Kleinwarasdorf - Großwarasdorf  
 Verortung: L260 Großwarasdorf ca. östl. Hofäckerweg bis Ripisceweg

*Für eine Verbindung zwischen Groß- und Kleinwarasdorf, die die Schule erschließt und weiterführende Fahrten im Nebenstraßennetz ermöglicht, braucht es einen Geh- und Radweg an der L260. Im westlichen Teil kann ein bestehender Fußweg erweitert werden, außerhalb des Ortsgebiets gibt es keinen Bestand.*



Gemeinde(n): Großwarasdorf  
 Länge (in m) ca.: 600  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

### 38 Neuerrichtung Geh- und Radweg

Relation: Großwarasdorf - Nebersdorf  
 Verortung: L245 Ortsende Großwarasdorf bis Abzweig Güterweg

*Für eine sichere Verbindung von Großwarasdorf nach Nebersdorf ist an der L245 im Freilandbereich ein Begleitweg bis zur Abzweigung des weiterführenden Güterwegs notwendig.*

Gemeinde(n): Großwarasdorf  
 Länge (in m) ca.: 675  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **B**

### 39 Herstellung Radtauglichkeit des Bestandswegs

Relation: Großwarasdorf - Raiding  
 Verortung: Güterweg westl. L227 zwischen Triftgasse und Gemeindegrenze  
 Raiding/Großwarasdorf

*Die bestehende touristische Radroute zwischen Großwarasdorf und Raiding stellt eine Alternative zur Verbindung entlang des Raidingbachs dar. Für eine attraktive Alltagsroute wäre abschnittsweise eine Verbesserung des Belags empfehlenswert.*

Gemeinde(n): Raiding  
 Länge (in m) ca.: 2.100  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **C**

### 40 Herstellung Radtauglichkeit des Bestandswegs

Relation: Großwarasdorf - Raiding  
 Verortung: Weg entlang Raidingbach von Mariengasse, Großwarasdorf bis  
 Wiesengasse, Raiding

*Die direkte Verbindung zwischen dem östlichen Großwarasdorf und Raiding erfolgt entlang des Raidingbachs. Der Bestandsweg kann mit dem Rad befahren werden. Um die Qualitätsanforderungen an regionale Alltagsradrouten zu erfüllen, sollte zumindest mittelfristig ein radfreundlicher Belag geschaffen werden.*

Gemeinde(n): Großwarasdorf, Raiding  
 Länge (in m) ca.: 2.125  
 Netzkategorie: Regionale Radroute  
 Priorität: **C**



**41 Tlw. Neuerrichtung, tlw. Herstellung Radtauglichkeit des Bestandsweges**

Relation: Großwarasdorf - Oberpullendorf  
Verortung: Florianweg, Großwarasdorf bis Spitalstraße, Oberpullendorf

*Derzeit gibt es keine radtaugliche Verbindung von Großwarasdorf in den Bezirksvorort Oberpullendorf. Eine mögliche Verbindung könnte ausgehend vom Güterweg Florianweg in Großwarasdorf zur Spitalstraße in Oberpullendorf führen. Teilweise sind entlang des potenziellen Routenverlaufs Wege vorhanden, teilweise wäre eine Neuerrichtung notwendig. Für diese Relation muss eine genauere Untersuchung möglicher Routenverläufe stattfinden.*

Gemeinde(n): Großwarasdorf, Oberpullendorf, Stoob  
Länge (in m) ca.: 3.300  
Netzkategorie: Regionale Radroute  
Priorität: **B**

---

## 5.4 GRENZÜBERSCHREITENDE VERBINDUNGEN

Die ungarischen Ortschaften Harka, Kópháza und Nagycenk liegen alle nur 5-6 km von Deutschkreutz entfernt und somit in guter Raddistanz. Zudem verläuft nordöstlich von Kópháza bzw. nördlich von Nagycenk mit dem Neusiedler See-Radweg eine bedeutende touristische Attraktion, an die die Region Deutschkreutz bislang nicht angebunden ist. Somit sprechen sowohl Argumente aus Sicht des Alltags- als auch des Freizeitradverkehrs dafür, bisher fehlende Anbindungen herzustellen.

In einem grenzüberschreitenden Workshop und bei einer gemeinsamen Befahrung konnten drei grenzüberschreitende Routen festgelegt werden. Diese sind in nachfolgender Karte inkl. notwendiger Verbesserungen dargestellt:

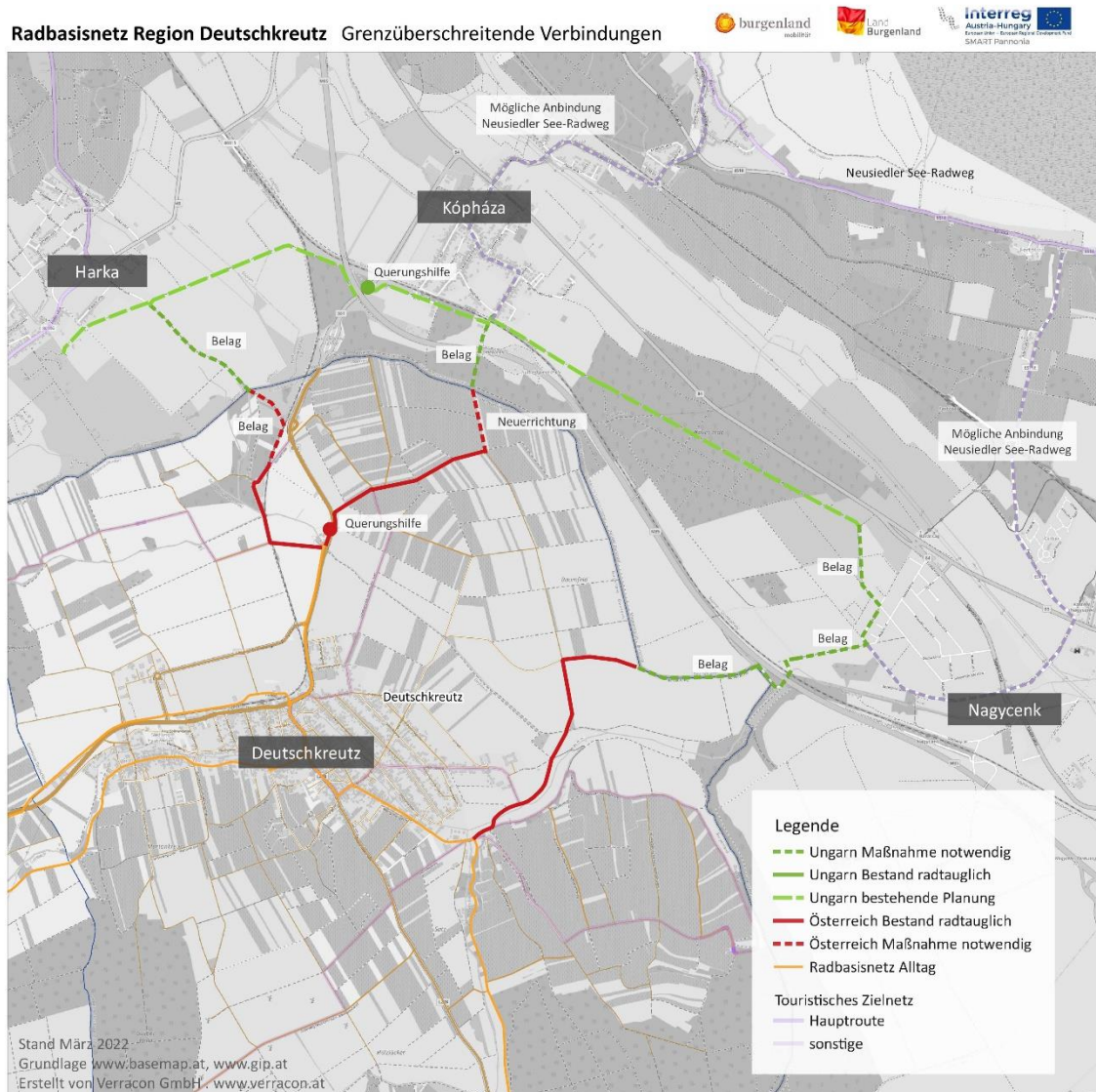


Abbildung 11: Grenzüberschreitende Verbindungen AT-HU

Von Deutschkreutz ausgehend Richtung Norden (Harka und Kópháza) bietet sich die Radroute zum Freibad als Anknüpfungspunkt für weiterführende Verbindungen an. Richtung Harka besteht ein

durchgehender Weg bis zum Juvina Betriebsgelände, das in der Folge sowohl auf österreichischer als auch auf ungarischer Seite ertüchtigt werden müsste. Richtung Kópháza kann weitgehend auf bestehende Wege zurückgegriffen werden, wobei auf österreichischer Seite eine Lücke zur Grenze hin geschlossen werden müsste. Von Kópháza aus könnte eine Anbindung an den Neusiedler See-Radweg geschaffen werden.



Abbildung 12: Verbindung Richtung Harka



Abbildung 13: Lücke bei Staatsgrenze Kópháza Richtung Deutschkreutz

Im Süden könnte eine grenzüberschreitende Route nach Nagycenk an die geplante Radroute Deutschkreutz-Nikitsch anbinden. Hier besteht auf österreichischer Seite eine radtauglicher Güterweg, während auf ungarischer Seite ein radtauglicher Belag hergestellt werden müsste. Auch von Nagycenk kann eine Anbindung an den Neusiedler See-Radweg hergestellt werden.



Abbildung 14: Verbindung Deutschkreutz – Nagycenk vor Unterführung M85

Auf ungarischer Seite ist eine durchgehende Achse zwischen den drei Grenzgemeinden geplant, wobei die Befahrung hier besonderen Handlungsbedarf hinsichtlich einer sicheren Quermöglichkeit der Hauptstraße 861 (hohes Verkehrsaufkommen mit erheblichen Schwerverkehrsanteil) gezeigt hat. Für das notwendige kurze Stück entlang dieser Straße ist eine getrennte Radinfrastruktur zu schaffen.

Alle drei vorgeschlagenen grenzüberschreitenden Routen binden auch an diese Querachse an.



Abbildung 15: Problematische Querungssituation Hauptstraße 861



Abbildung 16: Abschnitt mit Bedarf für baulich getrennte Infrastruktur entlang der Hauptstraße 861

## 6 ANFORDERUNGEN UND QUALITÄTSKRITERIEN

### 6.1 RADROUTEN

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

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓

## 6.2 ABSTELLANLAGEN

		<b>längere Verweildauer, hohes Potenzial (z.B. größere Bahnhöfe)</b>	<b>längere Verweildauer, niedrigeres Potenzial (z.B. Bushaltestelle, Arbeitsstätten)</b>	<b>kurze Verweildauer (z.B. Einkauf, Ämter)</b>
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.)	✓	✓	✓

<b>wünschenswert</b>	(✓)
<b>obligatorisch</b>	✓

## 7 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)