



Mobilität in Wiener Neustadt

*Wie Wiener Neustadt
mit dem STEP WN2030
zur Radstadt wird*

Mai 2018

1. Strukturen zur Förderung des Radverkehrs	3
Zieldefinierung	4
Zuständigkeiten	5
2. Verkehrsberuhigung	6
Fahrradstraßen	6
Begegnungszonen	6
Boulevard Grazer Straße	7
Rechtsvorrang statt Schilderwald	8
Elternhaltestellen & autofreie Bereiche vor Schulen	8
Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen	9
3. Kurze Wege	11
Öffnung von Sackgassen	11
Öffnung von Einbahnen	11
Öffnung von Fußgängerzonen	11
Raddurchfahrten	12
4. Radwege - Standards, Sanierung und Neubau	14
Etablierung von Qualitätsstandards	14
Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	14
Radwege-Mängelrecherche	15
Optimierung des Radverkehrsnetzes	15
Radweg/Radfahr- oder Mehrzweckstreifen - Neubau	15
Radweg/Radfahr- oder Mehrzweckstreifen - Sanierung	16
5. Anbindung der Nachbarorte	18
Durchsetzung regionaler Anbindungen	18
6. Querungen, Unterführungen, Brücken	19
Radüberfahrten	19
Radunterführungen	19
Radbrücken	19
7. Innovationen	20
Vorgezogene Aufstellflächen	20
Sharrows	20
Rechtsabbiegen bei Rot für RadfahrerInnen	22
8. Radparken	23
Langzeitparken	23
Kurzparken	23

9. Radverleih und Radservice	24
Ausweitung nextbike	24
Ausweitung Lastenrad-Verleih	24
Entsorgung von Fahrradleichen	24
Fahrradstation	25
Rad-Service-Stationen	25
Öffentliche Luftpumpen	25
10. Öffentlichkeitsarbeit & Marketing	26
Beschilderungs- und Leitsystem	26
Öffentlichkeitsarbeit	26
Radkarte/Radnetzplan	26
NeubürgerInnen- & FH-Radtour	26
Radkampagne	27
Fahrradbörse & Fahrrad-Reparaturservice	27
Feedbackmöglichkeit für RadfahrerInnen	27

1. Strukturen zur Förderung des Radverkehrs

Zieldefinierung

Der STEP WN2030 sollte **an den Klima- und Energiezahlen der EU sowie an der nationalen Klima- und Energiestrategie ausgerichtet werden**. Ziel der Bundesregierung ist es, den Radverkehrsanteil zu verdoppeln, Städte sollen dabei die Zugpferde sein.

Status Quo: Wiener Neustadt hat derzeit einen Radverkehrsanteil von 10 %. Im Mai 2018 hat die Stadt Wiener Neustadt verkündet, dass es ihr "Ziel ist, den Anteil des „Umweltverbundes“ (Fußgänger-, Rad- und öffentlicher Verkehr) langfristig von derzeit 42 % auf 50 % zu erhöhen. Schon im derzeit laufenden Stadtentwicklungsprozess STEP WN2030 wird dem Radverkehr eine ganz wesentliche Stellung eingeräumt. Es gibt hier eigene Schwerpunktsetzung, weil wir uns alle einig sind, dass gerade in einer Stadt wie Wiener Neustadt der Radverkehr viel mehr Potenzial hat, als er zurzeit ausschöpft. Hier gilt es, Maßnahmen zu setzen, um das zu verbessern."

Aufgaben: **Zieldefinition für 2030** für alle Verkehrsmittel mit deutlicher Ausweitung des Anteils des Umweltverbundes. Zielwert für den **Radverkehrsanteil bis 2030: 30 %**. Die Modal-Split-Ziele sollten mittels Gemeinderatsbeschluss festgelegt werden.

Aufgaben: Eine **Evaluierung** sollte alle 3 Jahre stattfinden.

Aufgaben: Neben dem **Modal Split** sollten **weitere Indikatoren für nachhaltige Mobilität** eingeführt werden. Dies erhöht die Transparenz und macht es auch möglich, die Ziele schneller und effizienter zu erreichen.

Radrelevante Indikatoren

- Zielsetzung für **Straßeninfrastruktur für Radfahrende (und Gehende)** - Anteil an Straßen mit Geh- und Fahrrad-Infrastruktur, Fahrradstraßen, Begegnungszonen, fahrradfreundliche Straßen (Sharrows)
- Zielsetzung für **Radinfrastruktur** - Anzahl Radabstellanlagen, Anzahl Rad-Service-Stationen, Anzahl öffentliche Luftpumpen, Anzahl vorgezogene Aufstellflächen, geöffnete Einbahnen
- Zielsetzung für **Sharing-Angebote** - nextbike-Leihräder, Leih-Lastenräder
- Zielsetzung für **Radfahrprüfung** - Anzahl der erfolgreich abgelegten freiwilligen Radfahrprüfungen für VolksschülerInnen

Mobilitätsrelevante Indikatoren

- Zielsetzung für **Multimodalität** - Anteil der Bevölkerung, die innerhalb einer Woche mehrere Verkehrsmittel nutzt
- Zielsetzung für den **Flächenverbrauch** - Versiegelungsgrad des Bodens durch Verkehrsinfrastruktur
- Zielsetzung für **verkehrsbedingte Luftschadstoffe** - Stickstoffdioxid- und Feinstaubemissionen des Personenverkehrs
- Zielsetzung für **Anzahl der Verletzten und Getöteten** im Straßenverkehr

- Zielsetzung für **Lärmbelästigung** - Anteil der Bevölkerung, die einem erhöhten Lärmpegel am Wohnort ausgesetzt ist
- Zielsetzung für **Mindest-Siedlungsdichten und Nachverdichtung**
- Zielsetzung für **leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel** - diese sollten in zumutbarer Gehentfernung erreichbar sein (maximal 15 Minuten Gehzeit)

Zuständigkeiten

Fahrradbeauftragte sind die für alle Belange des Fahrradverkehrs zuständigen MitarbeiterInnen (oder auch eine Verwaltungseinheit) in einer Gemeinde. Diese sind meist hauptamtlich eingestellt, können in Einzelfällen aber auch ehrenamtlich bestellt sein. Diese Person kann an Verkehrskonferenzen teilnehmen, soweit es die Vorgaben zulassen und ermöglichen. Der/Die Radverkehrsbeauftragte kann Eingaben an die Stadtverwaltung oder an die politischen Gremien zum Radwegzustand und deren Gestaltung, zur Pflege und Richtigkeit von Verkehrsschildern sowie zu Abstellanlagen machen. Er/Sie ist auch bei der Fortführung des Stadtentwicklungsplanes zu beteiligen und nimmt an Verkehrsbefahrungen, soweit sie den Radverkehr betreffen, teil. Im Rahmen der Prävention kann diese Person Kontakt zu Schulen, Kindergärten oder anderen BürgerInneneinrichtungen aufnehmen, um in Zusammenarbeit mit der Polizei z.B. Sicherheitstage durchzuführen.

Aufgaben: Auf politischer Ebene sollte ein kompetentes und engagiertes Mitglied des Gemeinderates zum Fahrradbeauftragten ernannt werden. Dieser sollte sowohl im Verkehrsbeirat als auch im Verkehrsausschuss Mitglied sein. Auf Verwaltungsebene sollte es ebenfalls eine/n MitarbeiterIn geben, die für den Radverkehr zuständig ist.

Planungsvorgaben - Radverträglichkeitsprüfung

Bei jedem Schritt der Raum- und Verkehrsplanung, bei Sanierungen von Straßen oder Um- und Einbauten ist vorher und nach Fertigstellung eine Liste für die Radverträglichkeit durchzugehen. Beauftragte Planer und Firmen für die Umsetzung müssen diese Vorgangsweise einhalten. Bei Nichtumsetzung der Verkehrsplanungsvorgaben oder bei Qualitätsmängel sind die Verantwortlichen zur Nachbesserung anzuhalten.

2. Verkehrsberuhigung

Fahrradstraßen



In vielen Ländern Europas, insbesondere in DE und NL, sind Fahrradstraßen seit längerer Zeit eine etablierte Maßnahme zum Ausbau und zur Optimierung des Radverkehrsnetzes. Fahrradstraßen sind Straßen, auf denen nur Fahrradverkehr erlaubt ist. Nur das Zu- und Abfahren mit Kraftfahrzeugen ist gestattet, ebenso wie das Queren der Fahrradstraße. RadfahrerInnen dürfen nebeneinander fahren und dürfen nicht behindert werden. Das Tempolimit beträgt 30 km/h.

Status Quo: derzeit gibt es in Wiener Neustadt keine Fahrradstraße.

Aufgaben: Evaluierung geeigneter Straßen in WN, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan.

Folgende Straßen eignen sich besonders:

Äußere Bahnzeile	Am kleinen Lazarett	Akademiestraße
Corvinus Ring	Fischabachgasse	Fischauergasse - Nebenfahrbahn
Johann-Strauß-Gasse	Am Fische-Ufer	Franz Reimspiess-Weg
Liese-Prokop-Weg	Pottendorfer Straße - Nebenfahrbahn	

Begegnungszonen



Begegnungszonen sind eine effektive Maßnahme zur Verkehrsberuhigung, gegenseitigen Rücksichtnahme und Gleichberechtigung im Straßenverkehr sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. In einer Begegnungszone dürfen FußgängerInnen die gesamte Fahrbahn benützen. Kfz-LenkerInnen dürfen den Fuß- und Radverkehr weder behindern noch gefährden. Begegnungszonen eignen sich einerseits für Straßen/Bereiche in zentraler Lage mit starkem flächigem oder querenden

FußgängerInnenverkehr und hohem Radanteil sowie andererseits für Wohnquartiere, die durch Aktivitäten beiderseits der Straße, großes Aufenthaltsbedürfnis oder fehlenden Platz für Spiel und Sport geprägt sind.

Status Quo: Die erste Begegnungszone (Bräuhausgasse West) ist in Planung.

Aufgaben: Evaluierung geeigneter Straßen/Zonen in WN, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan.

Folgende Straßen/Zonen eignen sich besonders:

Das **gesamte Altstadtviertel** innerhalb des Rings sollte - zusätzlich zu den Fußgängerzonen - schrittweise weiter verkehrsberuhigt werden und als Begegnungszone ausgewiesen werden.

Bahngasse	zentrale Lage
Domplatz	zentrale Lage
Grünangergasse & Petersgasse	zentrale Lage
Dr. Habermayer-Gasse & Beethovengasse	zentrale Lage
Bräuhausgasse (Ost)	zentrale Lage
Neunkirchner Straße - vom Szokol-Park bis zur Bahngasse	zentrale Lage
Grätzel Lange Gasse/Allerheiligengasse/Brodtschgasse	zentrale Lage
Grätzel Neuklosterplatz/Neuklostergasse	zentrale Lage
Boulevard Grazer Straße - vom Wasserturm bis zum Auge Gottes	zentrale Lage
Ungargasse - vom Corvinus Ring bis zur Grazer Straße	zentrale Lage
Wielandgasse – zw. Flugfeldgürtel und Nittnergasse	Wohnquartier
Anemonenseesiedlung: Margariten- & Mohnblumengasse	Wohnquartier
Porsche Siedlung: Rudolf Kumbein & Josef Bierenz-Gasse (ab Eduard Fischer G. Richtung Norden)	Wohnquartier
Kriegsspital: gesamte Wohnsiedlung von Schleiferer- bis Heizerg.	Wohnquartier

Boulevard Grazer Straße

Die Grazer Straße trennt die Stadt Wiener Neustadt in zwei Teile. Auf der großteils vierspurig angelegten Straße gibt es im gesamten Streckenverlauf vom Auge Gottes bis zum Wasserturm keinen Radweg. Diese für den Nord-Süd-Verkehr so wichtige Verbindung wird von RadfahrerInnen derzeit aus Sicherheitsgründen nicht genutzt. Die Folge ist einerseits, dass viele deshalb gar nicht erst auf das Fahrrad steigen und andere wiederum Umwege in Kauf nehmen. Auch das führt zu Problemen, da als Alternative zB auch Fußgängerzonen (Neunkirchner Straße, Wiener Straße) genutzt werden. Ein verkehrsberuhigter Boulevard Grazer Straße zwischen Wasserturm und Auge Gottes mit Radverkehrsanlagen in beide Fahrtrichtungen würde einerseits zur Verkehrsverlagerung vom Auto auf das Fahrrad führen und andererseits auch das Konfliktpotential in Fußgängerzonen reduzieren. Die Ausweisung einer Begegnungszone würde sich hier ebenso anbieten.

Status Quo: Bürgermeister Klaus Schneeberger hat im Dezember 2015 angekündigt, dass die Grazer Straße zum Boulevard rückgebaut und somit verkehrsberuhigt werden soll.

Aufgaben: Evaluierung, Planung und Realisierung der verkehrsberuhigten Grazer Straße - unabhängig von der Umsetzung der Ostumfahrung.

Rechtsvorrang statt Schilderwald

90 % der Verkehrsflächen in Wiener Neustadt sind mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt. Statt Schilderwald und 30er-Zone soll der Verkehr in Wohnvierteln flächendeckend auf einen generellen Rechtsvorrang umgestellt werden. Das fordert von allen Verkehrsteilnehmern mehr Aufmerksamkeit – und wirkt als Tempobremse. Ausgenommen werden sollten Routen des öffentlichen Busnetzes.

Status Quo: Im Verkehrsbeirat wurde dieses Thema im Juni 2014 bereits besprochen und einer Umsetzung mehrheitlich zugestimmt. Das Verkehrsamt evaluierte zudem gemeinsam mit dem Sachverständigen des Landes NÖ bereits die Einführung einer flächendeckenden Rechts-vor-Links-Regel im Zehner Viertel - ebenso mit positivem Feedback. Empfohlen wurde eine einheitliche Regelung für das gesamte Stadtgebiet. Derzeit gibt es unterschiedliche Regelungen in den Stadtvierteln (Badener Siedlung einheitlich Rechtsvorrang, in den anderen Stadtvierteln wechseln sich ungeregelte und geregelte Kreuzungen ab).

Aufgaben: Umsetzung der empfohlenen einheitlichen Regelung - Rechtsvorrang - in allen Stadtvierteln. Entweder stufenweise oder auf einen Schlag. Wichtig ist eine begleitende Bewusstseinsbildung der AnrainerInnen sowie Medienarbeit.

Elternhaltestellen & autofreie Bereiche vor Schulen

Laut Mobilitätsstudie 2013 hat gerade im Nahbereich von Bildungseinrichtungen der KFZ-Verkehr zugenommen. Die Unfallzahlen im Straßenverkehr von Kindern (auch auf dem Schulweg) sind zudem in der letzten Erhebungsphase 2016 massiv angestiegen. Regelmäßig gibt es negative Berichte über das Verkehrschaos vor Schulen sowie über Gefahrenstellen am Schulweg in Wiener Neustadt.

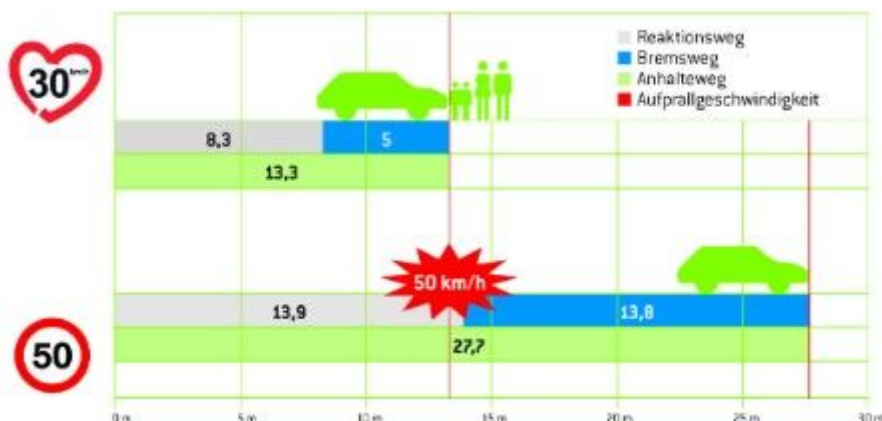
Eine wirkungsvolle Maßnahme zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität auf dem Weg zur Schule ist die Verkehrsberuhigung bzw. das Sperren von Straßen oder Straßenabschnitten vor Schulen. Diese Bereiche werden täglich zu Schulbeginn und zu Schulschluss für den Kfz-Verkehr gesperrt. In Bozen und Vorarlberg wurde diese Maßnahmen schon vor Jahren umgesetzt und läuft sehr erfolgreich. Als Alternative für Eltern, die ihr Kind mit dem Auto bringen, werden in ca. 200-300 m Entfernung Elternhaltestellen eingerichtet.

Status Quo: Auf Vorschlag der Radlobby wurden im Rahmen von Mobilitätsprojekten der KEM Wiener Neustadt auch bereits vier Elternhaltestellen eingerichtet: VS Pestalozzi, VS Baumkirchnerring, BRG Gröhrmühlgasse und VS Otto Glöckel.

Aufgaben: In weiterer Folge ist eine Evaluierung aller Schulen in Wiener Neustadt notwendig. Mögliche Elternhaltestellen (auch mehrere pro Schule) sollten gefunden und beschildert werden. Evaluert und umgesetzt werden sollten auch (temporäre) autofreie Bereiche vor Schulen. Wichtig sind begleitende bewusstseinsbildende Maßnahmen (SchülerInnen- und Elterninfo, Einbindung der LehrerInnen und Presse- und Öffentlichkeitsarbeit).

Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Tempo-30-Zonen eignen sich ideal zum Radfahren. In Österreich gibt es viele gute Erfahrungen mit generellen Tempo 30-Regelungen. In der Stadt Graz wurde Tempo 30 als generelle Höchstgeschwindigkeit (ausgenommen Hauptverkehrsstraßen) bereits 1992 erfolgreich eingeführt. Auch in kleineren Gemeinden wie beispielsweise Ansfelden oder Kronstorf in Oberösterreich hat sich diese Maßnahme bewährt. So wirkt z.B. Tempo 30 statt 50 auf die wahrgenommene Lärmbelastung so, als wäre der Autoverkehr um die Hälfte zurückgegangen.



Grafik: Unterschied Tempo 30 vs. 50; Quelle: Klimabündnis Österreich

Status Quo: In Wiener Neustadt wurden solche Tempo-30-Zonen im Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 1992 vorgeschlagen und schrittweise umgesetzt. Heute sind 90 % des Straßennetzes Tempo-30-Zonen.

Aufgaben: Folgende Straßen(züge) sollten noch verkehrsberuhigt werden.
Ziel sollte es sein, dass Wiener Neustadt dem Beispiel der Stadt Graz folgt und ebenso flächendeckend Tempo 30 einführt.

Straße	Abschnitt	Tempo akt./neu	Begründung
Anemonenseestraße	gesamte Länge	50/30	kein Radstreifen, Schul- und Kindergartenweg
Dr. Eckener Gasse	Fischauer Gasse bis Fliegegasse	50/30	kein Radstreifen, Wohnviertel & Schulweg
Fliegegasse	gesamte Länge	50/30	kein Radstreifen, Wohnviertel & Schulweg
Kollonitschgasse	gesamte Länge – in Kombination mit Sharrows	50/30	Alltagsroute, Schul- und Kindergartenweg
Zehnergasse	ab Starhembergasse stadteinwärts	50/30	Alltagsroute, Schulweg
Schelmergasse	gesamte Länge	50/30	kein Radstreifen, Alltagsroute
Ungargasse	zw. Schelmergasse und Grazer Straße	50/30	Mehrzweckstreifen zu schmal, Alltagsroute, Schul- und Kindergartenweg
Marktgasse	gesamte Länge	50/30	kein Radstreifen, Alltagsroute
Muthmannsdorfer Gasse	gesamte Länge	50/30	
Aspanger Zeile	gesamte Länge	50/30	

Puchberger Straße	Ausweitung auf gesamte Länge von Ortstafel Westeinfahrt bis Auffahrt Südbahnbrücke	70/50	
Zehnergürtel	Ausweitung auf gesamte Länge von Kreisverkehr Puchberger Straße bis Kreisverkehr Brunner Straße	70/50	Schulweg, Sportanlage Baseball/Skaterpark
Nestroystraße	zwischen Schelmergasse und Lazarettgasse – in Kombination mit Sharrows	50/30	zu wenig Platz für Rad- od. Mehrzweckstreifen

3. Kurze Wege

Öffnung von Sackgassen

Auch Sackgassen können für den Radverkehr geöffnet werden, sofern der dafür benötigte Grund zur Verfügung gestellt werden kann. Dies ist oft mit nur geringen Infrastrukturkosten verbunden, die positiven Wirkungen für den Radverkehr sind durch das Schaffen kurzer Wege aber enorm. Beispiele dafür sind die Verbindung zwischen Wassergasse und oder die für Kfz gesperrte, für Räder aber durchfahrbare Straße beim Spielplatz Zehnergasse/Gröhrmühlgasse oder auch der im Mai 2018 geöffnete Weg zwischen Richard-Fröhlich und Zehnergürtel.

Status Quo: In Wiener Neustadt wurden bereits über 80 Sackgassen für RadlerInnen geöffnet.

Aufgaben: Bei vielen Sackgassen fehlt die Beschilderung „ausgenommen Fahrrad“ – eine wichtige bewussteinbildende Maßnahme.

Öffnung von Einbahnen

Radfahrende sind besonders empfindlich für Umwege. Durch die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr werden Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen. Durch die Öffnung von Einbahnen wird der Radverkehr sicherer (insbesondere keine Erhöhung der Unfälle). Dies wurde in der Studie „Verkehrssichere Lösungen für den Radverkehr in Österreich“ nachgewiesen. Außerdem verbessern sich die Aufmerksamkeit und der Sichtkontakt. Die Öffnung von Einbahnen hat in der Regel ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Quelle: Kurze Wege im Ort – Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr, Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten.

Status Quo: Die Radlobby hat alle bis Ende 2013 noch nicht für Radfahren gegen die Einbahn freigegebenen Straßen vermessen und dokumentiert sowie Lösungsvorschläge erarbeitet. Gemeinsam mit dem Verkehrsamt, der Polizei und dem Sachverständigen des Landes NÖ gab es Befahrungen und Verkehrsverhandlungen.

Aufgaben: Einige Einbahnen wurden bereits geöffnet, die Umsetzung stockt allerdings - trotz positiver Beurteilung durch den Sachverständigen. Einbahnen ohne begleitende bauliche Maßnahmen sind kurzfristig zu öffnen. Für Einbahnen mit baulichen Maßnahmen sollte ein Zeitplan zur Umsetzung erarbeitet werden.

Öffnung von Fußgängerzonen

Diese Maßnahme verdichtet das Radverkehrsnetz, erspart RadfahrerInnen Umwege und führt zu einer Attraktivitätssteigerung.

Status Quo: In Wiener Neustadt ist die Neunkirchner Straße bereits seit dem Umbau im Jahr 2010 für den Radverkehr geöffnet. Ab April 2014 wurde das Radfahren auch in den FUZOs Herzog Leopold-Straße und Wiener Straße erlaubt - allerdings zeitlich begrenzt zwischen 19 Uhr abends und 8 Uhr in der Früh. Seit September 2017 ist Radfahren auch in der FUZO Herzog Leopold-Straße rund um die Uhr erlaubt. Mitte 2018 wird diese Regelung auch auf die Wiener Straße ausgeweitet.

Aufgaben: Regelmäßige positive Medien- und Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema.

Rad fahren im Schritttempo in den Fußgängerzonen



Die wichtigsten Querungen der Fußgängerzonen sind für den Radverkehr im Schritttempo geöffnet:

- Sie erreichen Ihre Ziele in der Innenstadt besser und
- durchqueren diese auf kurzem Weg

Diese Fußgängerzonen sind für den Radverkehr im Schritttempo geöffnet:

- 1 Herzog Leopold-Straße ab Ferdinand Porsche-Ring bis Hauptplatz.
- 2 Reyergasse ab Herrergasse und Singergasse bis Haggenmüllergasse. (die Einbahn in Fahrtrichtung Süden bezieht sich für den Radverkehr nur auf die Singergasse)
- 3 Friedrichsgasse ab Herrergasse bis Herzog Leopold-Straße und weiter bis Hauptplatz.
- 4 Herrergasse ab Friedrichsgasse und Adlergasse bis Grübelgasse.
- 5 Domgasse ab Domplatz und Rosengasse bis Grazer Straße.
- 6 Augustingasse ab Domplatz und Deutschgasse.
- 7 Petersgasse ab St.Peter/Sperr und Wiener Straße von Petersgasse bis Baumkirchnerring. Grünangergasse: Einbahn in Richtung Westen.
- 8 Sparkassengasse und Schulgasse bis Kesslergasse und Kesslergasse von Hauptplatz bis Schulgasse.
- 9 Neunkirchner Straße ab Hauptplatz bis Bahngasse.
- 10 Allerheiligengasse ab Herzog Leopold-Straße bis Haggenmüllergasse.
- 11 Wiener Straße ab Hauptplatz bis Eysersperg Nach der Neugestaltung der Fußgängerzone Wiener Straße ca. ab Mitte 2018.

Raddurchfahrten

Durchfahrtsmöglichkeiten durch Grünräume und Betriebsgebiete machen die Wege für Radfahrende kürzer. Wichtig ist dabei auch, dass eine Wintersperre vermieden wird.

Stadtspark: Seit dem Jahr 2010 sind alle Hauptverbindungen im Wiener Neustädter Stadtspark - sowohl in Ost-West als auch in Nord-Süd-Richtung - für RadfahrerInnen erlaubt. Radfahren ist seither auch auf der Promenade, am Schubertweg sowie in der Beethovenallee möglich.

Akademiepark: Route Richtung Katzelsdorf

Aufgaben: Weiterhin fehlt die Öffnung der Akademiepark-Hauptroute in Richtung Neudörfel und die Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrende auf der Hauptallee von Süden Richtung Akademiebad.

Aufgaben: Schmuckerau: Die Durchfahrt ist erlaubt. Die Brücke über den Fischabach bei der Felbergasse sollte so erneuert werden, dass eine problemlose Radüberfahrt möglich ist: breit, flache Rampe, keine Holperstellen.

Aufgaben: Wiener Neustädter kanal: Die Brücke zwischen Daimlergasse und Werftgasse sollte so erneuert werden, dass eine problemlose Radüberfahrt möglich ist: breit, flache Rampe, keine Holperstellen.

Betriebsgebiete/Nicht öffentliche Wege:

Aufgaben: Überprüft werden sollte, welche nicht-öffentlichen Wege für Radfahrende zugänglich gemacht bzw. optimiert werden könnten. Ein Beispiel ist die Wiener-Straße-Werkstraße südlich des EKZ Neustadt Nord, die als Einbahnstraße geführt wird. Eine Öffnung dieser Einbahn für Radfahrende wäre vor allem für BewohnerInnen der Badener Siedlung wichtig.

4. Radwege - Standards, Sanierung und Neubau

Etablierung von Qualitätsstandards

Die Qualität vieler Wiener Neustädter Radrouten stellt derzeit eine massive Behinderung des Radverkehrs dar. Die **Oberfläche der Radverkehrsanlagen ist an der Qualität von Bundesstraßen zu messen**. Derzeit erreichen viele Radverkehrsanlagen in Wiener Neustadt nur die Ansprüche von Mountainbike-Strecken mit vorstehenden Kanaldeckeln, scharfkantigen Holperstellen von 0,5 bis 5 cm an Kreuzungen, schlampig ausgeführten Teerungen nach Baustellen, sündteure sinnlose Pflasterstein-Radwege, Ab- und Auffahrtsrampen, die eine Bremse für den Radverkehr darstellen etc.

Radverkehrsanlagen, die von RadfahrerInnen auf dem Weg zur Arbeit, Schule oder für andere Bedürfnisse täglich befahren werden, müssen eine besonders hohe Qualität aufweisen: keine Buckeln, keine Steine, keine Holperstellen, keine Kanten etc. Rampen müssen für RadfahrerInnen mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h bequem befahrbar sein. Keine Holperstrecken!

Aufgaben: Der Ankauf einer speziellen **Radwege-Sanierungs-Technik** ist erforderlich, um Radweg-Oberflächen in der Qualität von Bundesstraßen herzustellen: Feinfräsen und Beschichtungsmaschinen für Radwegebau. Spezielle Deckschicht für Radweg-Oberflächen, die den Rollwiderstand verringert und die ein komfortables Rad fahren ermöglicht.

Aufgaben: **Qualitätsstandards** müssen festgelegt werden und die beste Qualität auf allen Radverkehrsanlagen umgesetzt werden.

Aufgaben: **Radwege, die den Qualitätsstandards nicht genügen, sind sofort aufzulassen!** Die StVO schreibt eine verpflichtende Benützung von vorhandenen gekennzeichneten Radwegen vor, unabhängig, wie die Qualität dieser Radwege gestaltet ist. Schlechte Radweg-Qualität stellt dadurch ein Hindernis für die RadfahrerInnen dar.

Farbliche Markierung der Radwege und Mehrzweckstreifen

Rot eingefärbte Radwege und Mehrzweckstreifen erhöhen einerseits das Bewusstsein, dass Radfahrende in diesem Bereich unterwegs sind, andererseits engen sie auch optisch den Straßenraum ein und führen dazu, dass Autofahrende langsamer fahren. Eine doppelte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivierung für Radfahrende.

Aufgaben: Radwege und Mehrzweckstreifen, die nicht baulich getrennt errichtet werden, sollten rot eingefärbt werden. Priorität haben Radwege und Mehrzweckstreifen in Tempo 50-Bereichen und/oder solche, die neben parkenden Auto vorbeigeführt werden (Dooring-Gefahr).

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Aufgaben: Ausweitung der **Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht** Da sich das NutzerInnenverhalten ändert (immer mehr E-Bikes, SchnellradlerInnen) und diese Personen andere Bedürfnisse und Anforderungen an Radverkehrsanlagen stellen als zB

SeniorInnen und Kinder, sind die Radverkehrsanlagen danach auszurichten. **Alle neu angelegten sowie alle baulich veränderten Radwege sollten von der Benützungspflicht ausgenommen werden.**

Geeignete Radwege: Baumkirchnerring, Pottendorfer Straße, Wohlfahrtgasse, Porschering, Babenbergerring, Bräunlichgasse.

Radwege-Mängelrecherche

Aufgaben: Derzeit gibt es keinen Überblick, über den Zustand der Radwege in Wiener Neustadt. Mängel sollten kontinuierlich behoben werden.

Aufgaben: 1x im Jahr Evaluierung mit sofortiger Sanierung der größten Problem- und Gefahrenstellen für Radfahrende. Ausbildung der MitarbeiterInnen der Stadt, die für die Sanierung der Mängel zuständig sind. Qualitätsvorgabenliste für die Radverkehrsanlagen. Vorgaben für ausführende Firmen.

Optimierung des Radverkehrsnetzes

Aufgaben: Evaluierung, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan.

Fahrrad-Haupttrouten: Wiener Straße, Grazer Straße, Neunkirchner Straße, Günser Straße, Zehnergürtel, Flugfeldgürtel, Badener Straße, Pottendorfer Straße, Ungargasse, Neudörfler Straße, Nestroystraße, Auf der Hohen Brücke, Lorenzgasse, Stadiongasse, Fischabach Radweg, Bahnradweg Nord/Süd.

Anbindung aller Stadtviertel an das Zentrum

zB Breitenauer Siedlung an Stadtzentrum: Route Gymelsdorfer Gasse – Hallengasse – Walthergasse – Stadtpark – Lederergasse (teilweise erledigt).

Radweg/Radfahr- oder Mehrzweckstreifen - Neubau

Aufgaben: Evaluierung, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan.

Radroute Civitas Nova – Wiener Straße – Zentrum (in beide Richtungen)

Die Anbindung des Stadtentwicklungsgebietes Civitas Nova ist als Alltags-Radverkehrs-Route auszubauen bzw. sofort fertig zu stellen. Verbindung Innenstadt - Wiener Straße - Auge Gottes - Wiener Straße - Koren Straße. Verbindung Raugasse - Mießlgasse - Auge Gottes - Wiener Straße - Koren Straße. Verbindung Josef Mohrgasse - Auge Gottes - Wiener Straße - Koren Straße

Kreuzung Anemonenseestraße/Zehnergürtel – Bahnüberfahrt - Kreisverkehr Zehnergürtel/Brunner Straße

Radverkehrs-Anbindung der Schule und des Anemonensee-Stadtteiles lösen. Radroute zur Schule errichten. Dieser Kreuzungsbereich erfordert rasche und erhebliche Investitionen für den Radverkehr. Ein Detailvorschlag der Radlobby liegt bereits vor.

Radroute Fischauer Gasse

Die gesamte Fischauer Gasse erfordert ab Auge Gottes einen breiten Radstreifen. Das hohe KfZ-Verkehrsaufkommen stellt eine große Gefahr für die RadfahrerInnen dar. Zusätzlich ist in jenen Abschnitten, wo Radstreifen markiert sind, die Mittellinie auf der Fischauer Gasse zu entfernen.

Maria Theresienring

Radweg auf der B-Straße ab Gericht bis Wasserturm. Radstreifen ab Wasserturm bis Gericht.

Nestroystraße

Radstreifen-Anschluss über Hohe Brücke bis zur Lorenzgasse in beide Richtungen herstellen. Dringend, da hier starker Kfz-Verkehr die RadfahrerInnen gefährdet. Alternativlösung: Tempo 30 und Sharrows.

Wiener Straße stadteinwärts ab Mohrgasse

Fertigstellung des Radweges ab Mohrgasse bis Miesslgasse. Radweg-Kennzeichnung bei Mohrgasse fehlt bzw. ist an falscher Position.

Lücke Radweg bei Gericht

Keine Möglichkeit vom Gericht zur Maximilianstraße zu radeln

Radweg stadtauswärts ab Stadionstraße

Errichtung des Radweges ab Stadionstraße bis Koren Straße inklusive Abzweigung bei Mohrgasse zum Zehnergürtel-Radweg. Holperstellen bei Stadiongasse entfernen. Holperstrecke sanieren.

Lagergasse & Volksbadgasse

In Kombination mit Radunterführung Haltestelle Civitas Nova: Ausbau der Route über die Lagergasse in Richtung Döttelbachsiedlung. Ausbau der Route durch die Volksbadgasse zur Porsche Siedlung.

Mießlgasse

Bestehenden Radweg zwischen Pernerstorfer Straße und Wiener Straße auf beiden Seiten auflassen. Herstellung eines breiten Radstreifens oder besser Mehrzweckstreifens von Fischauer Gasse bis Wiener Straße. Entfernung der Mittellinie. Alternativ: Sharrows & Aufhebung Radwegbenutzungspflicht.

Radweg/Radfahr- oder Mehrzweckstreifen - Sanierung

Aufgaben: Evaluierung, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan.

Radweg Kreuzung Krankenhaus/Parkhaus/Corvinusring

Generell: Unübersichtliche Anlage. Bessere Markierung in alle Richtungen.

Radroute Pottendorfer Straße

Die gesamte Radroute von Kreuzung Wiener Straße (Auge Gottes) bis zum Ortsende bei der Zufahrt nach Lichtenwörth bedarf einer Evaluierung und teilweiser Erneuerung. Einiges wurde in letzter Zeit ausgebessert. Die Qualität dieser Radroute stellt eine massive Behinderung des Radverkehrs dar. Die Oberfläche der Radverkehrsanlagen ist an der Qualität von Bundesstraßen zu messen. Gehsteig-Radwege sind aufzulassen.

Radroute Wiener Straße - Werkstraße - Theresienfeld

Sanierung des Holperradweges. Durchgehender 2richtungs-Radweg auf westlichen Seite der Wiener Straße ab Mießlgasse – Jüdischer Friedhof – Unterführung Pottendorfer Linie – Mohrgasse – Werkstraße – Einkaufszentrum Nord – Kreisverkehr Nordspange – Ausfahrt Hofer - Theresienfeld.

Babenbergerring

Verbreiterung und Sanierung in Bundesstraßen-Qualität. Keine Rampen bei Frauengasse und Petersgasse – evtl. Anhebung der beiden Quergassen sowie Blockmarkierung. Rote Kennzeichnung – zumindest eine rote Linie – wegen der Fußgeher – hier sind viele SchülerInnen und bei den Bushaltestellen viele BenutzerInnen, die durch den Gehsteigradweg gefährdet und behindert sind.

Bushaltestelle BORG: Vorschlag Bushaltestelle an die Hauswand zu rücken

Graf Zeppelin Straße / Civitas Nova

Radweg zum Aqua Nova verbessern: Entfernung der teuren sinnlosen Pflastersteine und glatte Oberfläche herstellen. Sanierung der Holperstellen und Kanten bei Straßenquerungen!

Bahnunterführung Kollonitschgasse – Heimkehrerstraße

Radwegauffahrt von der Unterführung kommend kurz vor der Einmündung des Radweges in die Kollonitschgasse: Für die AutofahrerInnen die Sichtbarkeit der RadfahrerInnen verbessern, zB. durch Ersatz des Bleches durch Glas oder durch Gitterstäbe.

Dachensteingasse

Vor allem im Winter wird die Auffahrt auf den Radweg durch Schneestangen und Radwegschild zum Slalomlauf.

Fischabach-Radweg Kreuzung Grazer Straße

Radroute Franz Reimspieß Weg-Giltschwertgasse bis Wiener Straße ist baulich und sicherheitstechnisch fertigzustellen. Ab Reimspieß-Weg bis zur Grazer Straße ist der Radweg entlang des Fischabaches in Richtung Westen fortgeführt, allerdings ist er als Fuß- und Radweg viel zu schmal. Die Einmündung in die Giltschwertgasse ist ungelöst.

Wegen des starken Verkehrsaufkommens in der Giltschwertgasse wäre ein beidseitiger Mehrzweckstreifen oder Radstreifen eine Sicherheitseinrichtung, die kostengünstig herzustellen ist und die gerne von den Radfahrern angenommen wird.

5. Anbindung der Nachbarorte

In alle Nachbarorte der Stadt Wiener Neustadt sind alltagstaugliche Radverbindungen herzustellen: Katzelsdorf, Neudörfel, Theresienfeld, Lichtenwörth, Eggendorf, Felixdorf, Wöllersdorf, Steinabrückl, Weikersdorf, Bad Fischau, St. Egyden, Neunkirchen, Lanzenkirchen.

Status Quo: Im Jahr 2013 hat das RADLand NÖ gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit im Rahmen des NÖ RADLGrundnetz ein Regionales Wunschnetz und Variantenvorschläge für die Region Wr. Neustadt erarbeitet. Im Zuge der Planung der Ostumfahrung hat sich leider gezeigt, dass auf Radverbindungen "vergessen" wurde.

Aufgaben: Evaluierung, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan. Wichtig ist, dass die Routenwahl sowohl auf Freizeit- als auch auf AlltagsradlerInnen (und für diese möglichst kurze und schnell befahrbare Wege) abgestimmt wird.

Durchsetzung regionaler Anbindungen

- Radverbindung von Lichtenwörth zur Civitas Nova im Zuge der Errichtung der Ostumfahrung über die neue Kreuzung Ostumfahrung / Pottendorfer Straße mit familiengerechter Ausgestaltung und ohne Umwege.
- Radverbindung von Wiener Neustadt nach Eggendorf im Zuge der Errichtung der Ostumfahrung über die neue Kreuzung Ostumfahrung / Pottendorfer Straße entlang der Pottendorfer Straße - nicht über Privatgelände. Ausgestaltung als 2richtungs-Radweg.
- Radweg Campingplatz Strebinger zum Tierschutzhaus neu - Golfplatz - Bad Erlach.
- Radweg Haidbrunngrasse – entlang der Südbahn bis Neunkirchen.
- Radwegbrücke über Ostumfahrung von Theresienfelder Gasse nach Theresienfeld entlang der Südbahn.
- Radweg gesamte Puchberger Straße bis Weikersdorf
- Von der Anemonensee-Siedlung entlang der Bahn beim Grundstück Reiterer unter der Autobahn in Richtung Bad Fischau-Brunn und Weikersdorf
- Radstreifen an der Gutensteiner Bundesstraße zwischen Kreisverkehr Theresienfeld und Wöllersdorf
- Radstreifen an der Spange Wiener Neustadt zwischen Kreisverkehr Theresienfeld und Lichtenwörth
- Radweg von Wiener Neustadt nach Matzendorf entlang der Badener Straße
- Sanierung des Radweges von Wiener Neustadt/B54 Strebinger nach Lanzenkirchen
- Radweg nach Neunkirchen ab Metro entlang der Bahn
- Radweg nach Breitenau von Waldschule durch den Föhrenwald
- Radwege nach Lichtenwörth > Zillingdorf > Ebenfurth

Radwege, die nicht auf Wiener Neustädter Stadtgebiet liegen sollen in Absprache mit den betroffenen Nachbargemeinden und mit dem Land NÖ realisiert werden.

6. Querungen, Unterführungen, Brücken

Aufgaben: Evaluierung, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan.

Radüberfahrten

Fischauer Gasse / Äussere Bahnzeile bei HTL

Fußgängerschutzweg und RadfahrerInnen-Überfahrt über die Fischauer Gasse.

Brunner Straße / Föhrenseestraße / Fischauer Grenzweg

Radwegquerung Brunner Straße

Schulgasse bis Neuklosterplatz

Durchfahrt für RadfahrerInnen öffnen. Errichtung eines breiten Fußgängerschutzweges und eine Radfahrerüberfahrt Richtung Neuklosterplatz (Rathaus).

Radunterführungen

Bahnstation Civitas Nova

Bahnunterführung für RadfahrerInnen und FußgeherInnen. Neuerrichtung. Nicht nur für die BahnkundInnen, sondern auch als Radwegverbindung von Civitas Nova und Aqua Nova zu den östlichen Stadtteilen

Breitenauer Gasse

Bahnunterführung für RadfahrerInnen und FußgeherInnen zwischen Breitenauer Gasse und Gymelsdorfer Gasse im Zuge der Auflassung der Bahnüberfahrt.

Frohsdorfer Straße

Bahnunterführung für RadfahrerInnen und FußgeherInnen zwischen Frohsdorfer Straße und Einfahrt in den Akademienpark parallel zum Kehrbach. Sinnvoll in diesem Zusammenhang wäre auch die Unterführung der Katzelsdorfer Straße.

Günser Straße

Bahnunterführung für RadfahrerInnen und FußgeherInnen beidseitig so ausgestalten, dass diese dem zunehmend notwendigen Radverkehr zum Gewerbegebiet und vermutlich kommenden Wohngebiet im Süden der Stadt gerecht wird.

Die derzeitigen Bahnunterführungen Neunkirchner Straße oder Wiener Straße sind zu schmal und mangelhaft ausgeführt.

Radbrücken

Wiener Neustädter Kanal

Erneuerung der Radwegbrücke Daimlergasse <-> Werftgasse über den Wiener Neustädter Kanal: Radverkehrsgerechte Gestaltung.

Fischabachbrücke

Erneuerung der Radwegbrücke bei der Felbergasse: Radverkehrsgerechte Gestaltung

Nordspange

RadfahrerInnen-Brücke sollte parallel zur Bahn über die Nordspange errichtet werden - in Verlängerung der Theresienfelder Gasse zum asphaltierten Güterweg in Theresienfeld.

Ziel: Bessere Erreichbarkeit von Theresienfeld, um die unübersichtliche Routenführung über das Privatgelände des Parkplatzes EKZ Nord zu vermeiden.

Bahnhaltestelle Wiener Neustadt Nord

Brücke für den Rad- und Fußverkehr über den Flugfeldgürtel / Unterführung der Bahn als kreuzungsfreie Nord-Süd-Radverbindung Äussere Bahnzeile <> Theresienfelder Gasse.

Dies würde auch zu einer besseren Fußwegverbindung von der Flugfeldsiedlung zur Bahnhaltestelle Wiener Neustadt Nord führen.

Radüberfahrt und Fußwegübergang Günser Straße

im Zuge der Errichtung der Bahn-Unterführung der B54.

Streckenführung parallel zur Bahn von der Aspanger Zeile bis zur Frohsdorfer Straße als von der geplanten Umfahrungsstraße abgesetzter Rad- und Fußweg.

Ziel: Radfahrer:innen von Aspanger Zeile <> Frohsdorfer Straße können die neue Kreuzung (oder Kreisverkehr) Günser Straße / Aspangerzeile vermeiden.

Radüberfahrt und Fußwegübergang über die geplante Ostumfahrung

von Haderäckerweg zur Kapellengasse in Lichtenwörth. Komfortabel und breit genug ausgestattet.

7. Innovationen

Vorgezogene Aufstellflächen

Vorgezogene Aufstellflächen an Kreuzungen erlauben es den RadfahrerInnen, sich sicher vor dem motorisierten Verkehr aufzustellen. Damit sind eine besser Sichtbarkeit und Wahrnehmung der RadfahrerInnen gewährleistet. Vorgezogene Aufstellflächen sind ein europaweit anerkanntes und genutztes Mittel zur Verbesserung der Kreuzungsgestaltung im Sinne des Radverkehrs.

Status Quo: Umsetzung in Wiener Neustadt erfolgt bei den Kreuzungen Lederergasse/Maria Theresien-Ring, Eyerspergring/Grazer Straße, Dreipappelstraße/Zehnergürtel.

Aufgaben: Evaluierung, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan.

Folgende Kreuzungen sind besonders geeignet für Aufstellflächen:

- Giltschwertgasse/Wiener Straße
- Koren Straße – Wiener Straße – inkl. stadteinwärts ist eine Zufahrt zur Wienerstraße/Werkstraße und zum Radweg in der Werkstraße vorzusehen.
- Lorengasse/Lazarettgasse/An der Hohen Brücke
- Kollonitschgasse – Heimkehrerstraße (4x)
- Raugasse (2x)
- Marktgasse (Kreuzung Neunkirchner Straße)
- Bahngasse (Kreuzung Ring + Kreuzung Grazer Straße)
- Ungargasse (Kreuzung Grazer Straße)
- Lederergasse (Kreuzung Ring; schon umgesetzt, aber noch Verbesserungsmöglichkeit)
- Engelbrechtgasse (Kreuzung Ring)
- Herrengasse (Ausfahrt Ring)
- Frauengasse (Ausfahrt Ring)
- Kaiserbrunnengasse (2x)
- Samuel Morse-Straße
- Lazarettgasse/Lorengasse (4x)
- Dachensteingasse/Puchberger Straße
- Fischelgasse/Puchberger Straße
- Brüder Renner Gasse
- 17er Wiener Straße
- Josef Mohr Gasse

Sharrows



Sharrows sind große auf die Fahrbahn aufgebrachte Richtungspfeile mit Fahrradsymbolen. Diese Sharrows sollen den Radelnden anzeigen, wo das Radfahren ausdrücklich erwünscht wird. Sinnvoll ist diese Maßnahme dort, wo die Fahrbahnbreite insgesamt nicht ausreicht, um separate Radfahrstreifen einzurichten. Die Sharrows holen dabei die RadlerInnen vom äußersten rechten Fahrbahnrand hin in Richtung Fahrstreifenmitte. Es wird dadurch auch ausdrücklich signalisiert, dass ein Überholen durch mehrspurige Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen in diesem Bereich nicht erwünscht ist.

Nähere Infos siehe Factsheet der Radlobby Österreich.

Status Quo: Derzeit gibt es noch keine Sharrows in Wiener Neustadt.

Aufgaben: Evaluierung, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan.

Besonders geeignete Straßen in WN

Mießlgasse & Raugasse	siehe Radlobby-Paper „1. Sharrows-Pilotstrecke in NÖ“
Obere Wiener Straße	Vom Ring bis zur Grazer Straße
Pöckgasse	Von der Wohlfahrtgasse bis zum Ring
Kollonitschgasse	Von der Heimkehrerstraße bis zum Ring
Nestroystraße	zwischen Kreisverkehr Schelmergasse und Kreuzung Lazarettgasse
Maria Theresien-Ring	zwischen Gericht und Wasserturm
Ferdinand Porsche-Ring	auf der Ostseite zwischen Ende Radstreifen beim ÖBB-Parkdeck bis zum Beginn des Radweges in der Bräunlichgasse

In Kreisverkehren würden Sharrows ebenfalls die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen: Zehnergürtel/Brunner Straße, Zehnergasse/Wohlfahrtgasse/Sonnwendgasse/Haidbrunnungasse.



Fotomontage: Sharrows und vorgezogene Aufstellflächen in der Kollonitschgasse.

Radmitnahme im Regionalbus

Regional-Busse müssen Fahrradmitnahme anbieten: WNSKS, ÖBB, Post, Partsch, ...
auch Schienenersatzverkehr:

- im Kofferraum unterhalb des Busses
- im Bus
- auf eigene Verantwortung der RadfahrerInnen
- nach Möglichkeit des vorhandenen Platzes

Aufgaben: Abstimmung mit VOR und Bus-AnbieterInnen, Umsetzung zumindest im stadt eigenen Wirkungsbereich mit Vorbildwirkung.

Rechtsabbiegen bei Rot für RadfahrerInnen

Belgien, Niederlande, Deutschland, Schweiz und Frankreich zeigen es vor: Abbiegeerlaubnis mittels Zusatztafel bei Rot macht Radverkehr flüssiger und ist kein Sicherheitsproblem. Zwei zentrale Gründe sprechen dafür: 1. Radverkehr soll attraktiver und damit flüssiger werden, um umweltfreundlichen Verkehr zu fördern. 2. Radfahrende sind flexibel und ungefährlich und verdienen daher auch flexible Regelungen.

Immer ist bei diesen Gesetzen durch die gesetzlichen Bestimmungen für Rücksichtnahme und Wartepflicht gegenüber querenden FußgängerInnen gesorgt. In den meisten Fällen ging der Verankerung in der Straßenverkehrsordnung zuerst eine Testphase voraus, in der sich „Rechts bei Rot“ für RadlerInnen bewährte.

Status Quo: derzeit fehlt die gesetzliche Grundlage für diese Maßnahme.

Aufgaben: Die Stadtgemeinde Wiener Neustadt sollte eine Resolution zur „Umsetzung von Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrende“ verabschieden. Im Städtebund sollte gemeinsam mit anderen Städten (Linz hat bereits Interesse bekundet) das Thema ebenfalls forciert werden.

Wiener Neustadt sollte sich zudem als Pilot-Stadt für eine wissenschaftlich begleitete Probephase anbieten.

8. Radparken

Langzeitparken

Fahrrad-Abstellanlagen Hauptbahnhof: Überfüllte Radabstellanlage auf der Ostseite des Bahnhofs, schlechte Beleuchtung. Weitere Verbesserungen der Radabstellplätze am Hauptbahnhof: Beleuchtung, Videoüberwachung, Regenschutz, sichere Bügelständer anstatt „Felgenmörder“. Erstellung eines Sicherheitskonzeptes gegen Fahrraddiebstahl auf den 5 Bahnstationen Wiener Neustadts. Neue ÖBB-Radabstellanlagen: Videoüberwachung fehlt.

Radkojen für je 20-30 Fahrräder mit kostenloser registrierter Zutrittskarte und Videoüberwachung mit Glaswänden: Akzeptanz-Test vorerst mit 2 Kojen inkl. begleitendem Marketing.

Radverkehrsanlagen ÖBB-Parkdeck Porsche Ring: Von der Straße gut einsehbare Radabstellanlage beim Zugang zur Stiege über die Bahnsteige mit Beleuchtung, sicheren Radständern, Regenschutz, Videoüberwachung, Fahrkartenautomat, Zugabfahrts-Monitor.

Aufgaben: Abstimmung mit ÖBB und Land. Stadt sollte Evaluierung, Priorisierung und Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit Budgetierung und Zeitplan einfordern.

Bauordnung

Die Bauordnung legt fest, wann eine Abstellanlage errichtet werden muss und was zu tun ist, sollte keine errichtet werden. Die Bautechnikverordnung präzisiert diese Forderung und legt eine Mindestzahl fest. Außerdem schreibt sie gewisse Ausführung vor.

Aufgaben: Die Gemeinde Wiener Neustadt soll die Richtzahl im Rahmen der NÖ Bauordnung § 65 durch eine eigene Verordnung an die eigenen Ziele angleichen und somit erhöhen. Die Ausgleichsgabe soll zur Finanzierung von Radinfrastruktur eingesetzt werden.

Kurzparken

Radabstellanlagen für Einkaufszentren, Baumärkte, Fachmarktcenters, DM, BILLA, Hofer, Schulen, Gaststätten, Kinos, Bahnstationen, Wohnbau-Gesellschaften, Genossenschaften, Gemeindewohnungen, Studenten-Wohnheime, Firmen ab 2 MitarbeiterInnen und andere Radverkehrsziele etc. GKK: keine Abstellanlage direkt beim Eingang.

Überdachte, beleuchtete, sichere, teilweise video-überwachte und technisch einwandfreie Radabstellanlagen müssen seitens der Betreiber bereitgestellt werden.

9. Radverleih und Radservice

Ausweitung nextbike

In Wiener Neustadt wurde das **Fahrradverleihsystem nextbike** etabliert. Derzeit umfasst es 11 Verleihstationen in Wiener Neustadt: Hauptbahnhof-Ostseite, ÖBB-Haltestelle Nord, ÖBB-Haltestelle Civitas Nova, Theatergarage, Hauptplatz, Fischapark, Merkur City, Wiener Strasse/Eyerspergring, Landesklinikum, Fachhochschule und Studentenwohnheim.

Die **Anzahl der Verleihstationen sollte auf zumindest 20 ausgeweitet werden**. Weitere Standorte wären: FH im Zentrum, Hauptbahnhof-Westseite, Kasematten, Schaukraftwerk Kleinwasserkraftwerk Ungarfeld, Achtersee, EKZ Neustadt Nord, Kinocenter Cineplexx, Gericht, 1-2x in jedem Wohnviertel mit mehrgeschossigem Wohnbau, Stadionneubau in der Civitas Nova, Aqua Nova, Akademiebad, BH, FUZO Neunkirchner Straße, MilAk.

Neben der Erhöhung der Anzahl der Verleihstationen ist es auch wichtig, die Ausleihzeit auszuweiten. Derzeit gibt es in Wiener Neustadt, im Gegensatz zu St. Pölten, eine **Wintersperre** - diese **sollte aufgehoben werden**.

Ausweitung Lastenrad-Verleih

In Wiener Neustadt gibt es das **1. freie Lastenrad** in einer Kleinstadt in Österreich. „**LaRa – dein Lastenrad**“ heißt es, es hat zwei Räder vorne und eine große Kiste als Laderaum, es gehört als Gemeingut allen und kann auch von jeder und jedem gratis ausgeborgt werden. Dank Elektroantrieb können Kinder, Getränkekisten oder sogar Waschmaschinen mühelos transportiert werden. Für private oder geschäftliche Zwecke kann das Rad einfach über eine Webseite gebucht werden. Die Verleihstationen wechseln alle paar Wochen zwischen Betrieben, Vereinen und sozialen Einrichtungen.

Das Potential ist riesig. Laut Studie der TU Nürnberg im Auftrag der deutschen Logistikindustrie kann jede 3te oder 4te Lieferwagenfahrt auf Pedalantrieb umgestellt werden. Noch ein höheres Potenzial zum Umstieg vom Kfz auf das Cargo Bike besteht im Bereich der Dienstleister und Handwerker, hier ermittelte die CycleLogistics Baseline Study, dass jede zweite Kfz-Fahrt auf's Rad verlagerbar wäre. Am höchsten ist der Anteil jedoch in der privaten Logistik 77% aller Kfz Wege mit Warentransport (z.B. Einkauf) könnten per Rad, Radanhänger oder Transportfahrrad erledigt werden. Um einen Anstoß in diese Richtung zu geben, haben einige Städte Förderprogramme beschlossen, so auch Wien. Die erste Förderungs-Charge von 200.000 Euro war so schnell ausgeschöpft, dass rasch eine 50%-Erhöhung beschlossen wurde. Somit wurden binnen kurzer Zeit ca. 300 Lastenräder für Wien anschubfinanziert.

Die Stadt Wiener Neustadt sollte ebenso ein **Förderprogramm** anbieten. **Ziel sollte sein, dass es in jedem Stadtviertel ein - mit öffentlichen Mitteln finanziertes - Lasten-Leihrad gibt.**

Entsorgung von Fahrradleichen

Aufgaben: Die Stadt sollte "Fahrrad-Leichen" in regelmäßigem Abstand - vierteljährlich - bei öffentlichen Radabstellanlagen entsorgen. Ziel ist es, „Fahrrad-Leichen“ rechtlich einwandfrei entfernen zu können. Auch „Dauerparker“ sollten motiviert werden, die Fahrräder regelmäßig – wenigstens 1-2x im Monat zu benutzen und Abstellanlagen nicht als Lagerplatz zu nutzen. Sollte für alle öffentlichen Radabstellanlagen gelten – besonders bei Bahnstationen. Beispiel Wien MA 48 (http://www.argus.or.at/tipps/entfernen_fahrradleichen).

Von der Radlobby empfohlende [Vorgangsweise gegen Schrotträder am Bahnhof Wiener Neustadt](#).

Fahrradstation

Aufgaben: Eine Fahrradstation mit technischen Serviceleistungen, Radverleih, Fahrradbotendienst-Zentrale, Radtourismus- und Verkehrsberatungs-Zentrale ist an der Westseite des Bahnhofs zu errichten.

Informationsschaukästen (mindestens 3) bei allen Abstellanlagen für den Radverkehr.

Rad-Service-Stationen

Status Quo: Im Oktober 2017 wurde am Bahnhof Wiener Neustadt auf bei der nextbike-Station auf der Ostseite des Bahnhofs eine Rad-Service-Station platziert (beim Busbahnhof). Sie macht kleine Reparaturen unterwegs ohne Werkzeug möglich. Ausgestattet mit gängigen Werkzeugen, einer Luftpumpe und einer bequemen Aufhänge-Vorrichtung wird die Fahrtüchtigkeit der Räder schnell selbst wieder hergestellt.

Aufgaben: **Ausweitung des Angebots. Weitere geeignete Standorte** sind Schulen, Sportplätze, mehrgeschoßige Wohnbauten sowie alle derzeitigen und alle vorgeschlagenen nextbike-Stationen.

Öffentliche Luftpumpen

Status Quo: Im Mai 2015 wurde die erste wn.radelt-Luftpumpe am Hauptplatz in Betrieb genommen: „Hol dir frische Luft“ heißt es dort für alle, die mit einem schlappen Reifen unterwegs sind. An die wn.radelt-Luftpumpe können alle herkömmlichen Ventile angeschlossen werden. Sie ist auch für Menschen da, die auf einen Rollstuhl angewiesen oder mit dem Kinderwagen unterwegs sind.

Aufgaben: Ausweitung des Angebots. Weitere geeignete Standorte sind: Schulen, Sportplätze, mehrgeschoßige Wohnbauten sowie alle derzeitigen und alle vorgeschlagenen nextbike-Stationen.

10. Öffentlichkeitsarbeit & Marketing

Beschilderungs- und Leitsystem

Eine gute Wegweisung hat eine große Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs. Sie ermöglicht es, bereits bestehende fahrradfreundliche Routen besser wahrnehmbar zu machen und dadurch zu attraktivieren. Ein modernes Fahrradleitsystem weist eine einheitliche routen- und zielorientierte Beschilderung auf. Die Schilder umfassen Richtungsangaben, Kilometerangaben, die Namen der Ziele sowie die Symbole von bekannten Radrouten.

Status Quo: Das Leitsystem ist seit längerer Zeit ausgearbeitet, allerdings sind noch nicht alle Routen ausgeschildert. Es besteht aus 6 Routen und 400 Schildern. Am Hauptplatz ist eine große Übersichtstafel geplant.

Aufgaben: Beschilderung der noch fehlenden Routen und Aufstellung einer Übersichtstafel am Hauptplatz.

Öffentlichkeitsarbeit

für den Radverkehr in vielfältiger Weise: Broschüren, Folder, Infoblatt an alle Haushalte, Plakate, Multimedia-Stationen. Übersichtstafeln an zentralen Radrouten-Kreuzungen über städtischen und regionalen Radrouten.

Schüler-, Eltern- und LehrerInnen-Info-Broschüre immer zu Beginn des Schuljahres. Vor jeder Schule eine **Verkehrs-Schautafel** mit allen Radrouten zur Schule und allen Busverbindungen sowie allgemeine Informationen zum Thema Verkehr.

Bei **Einladungen zu Veranstaltungen der Stadt** sollte beim Anfahrts Hinweis der Schwerpunkt auf Fahrrad und öffentlichen Verkehr gelegt werden.

Radkarte/Radnetzplan

Aufgaben: Regelmäßiges (jährliches) Update der Radkarte und des Radnetzplans auf einer eigenen Radverkehrsseite im Web (Blog wn.radelt.at).

NeubürgerInnen- & FH-Radtour

Ein Umzug ist in der Regel mit einer Neuorganisation des Mobilitätsverhaltens verbunden. Dieser Moment ist daher ideal, um das Fahrrad als aktives und gesundes Verkehrsmittel zu bewerben. Geführte Radtouren für NeubürgerInnen vermitteln praktische Tipps zu fahrradfreundlichen Routen, Abkürzungen und Sehenswürdigkeiten in der neuen Gemeinde. Der ADFC bietet in über 40 Städten in Deutschland seit mehreren Jahren erfolgreich solche Touren an.

Aufgaben: Wiener Neustadt sollte diese Idee aufgreifen und 1x jährlich NeubürgerInnen zu einer Radfahrt durch die Stadt einladen - optimalerweise im Frühjahr. Vorgestellt werden sollte die Radinfrastruktur der Stadt sowie die Möglichkeit, wie man schnellstmöglich von A nach B kommt. Für StudentInnen der FH bietet sich regelmäßig zu Semesterbeginn (im Herbst) ebenso eine Kennenlern-Radtour durch Wiener Neustadt an.

Radkampagne

Aufgaben: Die im Zuge der KEM Wiener Neustadt etablierte Radkampagne wn.radelt sollte weitergeführt werden. Die Marke sollte genutzt werden und alle Radverkehrsmaßnahmen und Initiativen unter diesem Dach kommuniziert werden.

Fahrradbörse & Fahrrad-Reparaturservice

Aufgaben: Zumindest einmal pro Jahr sollten eine Radbörse sowie ein Rad-Servicetag in der Innenstadt angeboten werden. Falls dieser von externer Seite (wie derzeit durch die Grünen und zuvor von der Radlobby) durchgeführt werden, sollte die Stadt bei der Öffentlichkeitsarbeit unterstützen.

Feedbackmöglichkeit für RadfahrerInnen

Aufgaben: Erstellung einer öffentlichen Mängelliste im Internet - Mängel, Sanierungsziel, Termin, Zuständigkeit, Fertigstellung. Eintragungsmöglichkeit für Vorschläge von BürgerInnen.