

Bachelorarbeit

Konzeptionierung eines Radroutensystems für Wiener Neustadt

Markus Büchinger

markus.buechinger@gmx.at

Matr.Nr. 01425777

Datum: 23.07.2021

Kurzfassung

Die vorliegende Bachelorarbeit untersucht das bestehende Radverkehrsnetz in Wiener Neustadt, um mögliche Mängel sowie Verbesserungsvorschläge aufzuzeigen. Es wird ein neues Radverkehrsnetz erarbeitet, in welches das bestehende bestmöglich integriert werden soll. Des Weiteren wird die „Radverkehrsoffensive 2021“, welche ein Teil des Projekts „Stadtentwicklungsplan Wiener Neustadt 2030+“ ist und konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs enthält, untersucht und mit dem neuen Entwurf verglichen. Das neue Radverkehrsnetz soll aus Hauptrad-, Verbindungs- und Sammelrouten bestehen, welche wie ein U-Bahnsystem, mit individuellen Farben und Namen, in die Stadt-Infrastruktur integriert werden sollen. Für die Planung der Routen werden die österreichischen Richtlinien für den Radverkehr herangezogen.

1 Einleitung

Die Stadt Wiener Neustadt befindet sich momentan im ständigen Wachstum, das bedeutet mehr Menschen und somit auch mehr zurückgelegte Wege. Da aufgrund des fortschreitenden Klimawandels immer mehr Menschen beginnen umzudenken und einen positiven ökologischen Fußabdruck hinterlassen wollen, steigen viele für kürzere Wege vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr um. Dies ist jedoch nur möglich, wenn es auch ein Radverkehrsnetz für die entsprechenden Wege und Bedürfnisse der Anwohner gibt. Wiener Neustadt ist für den Ausbau eines vernünftigen Radroutensystems sehr gut geeignet, da sich die Stadt topographisch gesehen nahezu in einer Ebene erstreckt. Alle Wege, welche in der Stadt zurückgelegt werden, können dadurch ohne größere Anstrengungen absolviert werden.

Ziel dieser Arbeit soll sein, die bestehende Radinfrastruktur der Stadt aufzugreifen und zu analysieren, um Probleme wie häufige Unfallstellen, schlecht oder nicht markierte Wege und generelle Lücken des Radverkehrsnetzes aufzuzeigen. Anschließend wird ein eigenes Radroutensystem mit dem wichtigsten Ziel- und Quellenverkehr innerhalb der Stadt sowie den Hauptzufahrten aus den umliegenden Gemeinden entwickelt. Die bestehenden Radverkehrsanlagen werden bei der Planung des neuen Radverkehrsnetzes bestmöglich integriert, unter der Berücksichtigung, dass die identifizierten Mängel behoben bzw. häufige Unfallstellen umgangen werden. Abschließend werden die Maßnahmen der Stadt Wiener Neustadt, welche aus dem „Stadt-

entwicklungsplan Wiener Neustadt 2030+“, insbesondere jener Teil, welcher sich mit dem Verkehrskonzept für Radfahrer befasst, sowie der Radroutenplan der Radlobby Niederösterreich, Abteilung Wiener Neustadt, herangezogen mit dem eigenen neu erarbeiteten Radverkehrskonzept verglichen sowie ein Fazit betreffend der drei Radroutenkonzepte erstellt.

Hinweis: Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Bachelorarbeit auf die gleichzeitige Verwendung der männlichen und der weiblichen Sprachform verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des männlichen Geschlechts, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

2 Ort der Analyse

Die Stadt Wiener Neustadt befindet sich im Industrieviertel, im Zentrum des südöstlichen Niederösterreichs, am Rande des Wiener Beckens. Die Stadt ist nach St. Pölten die zweit größte Stadt Niederösterreichs und die elftgrößte in ganz Österreich. Die Stadt mit ihren 46.597 Einwohnern (Stand 01.01.2021) bildet als Statutarstadt einen eigenen Bezirk und ist gleichzeitig der Verwaltungssitz für den Bezirk Wiener Neustadt Land. Wiener Neustadt bietet attraktive Versorgungsangebote, ist ein wichtiger Ausbildungs- und Wissensstandort und weist eine hohe Dichte an Unternehmen auf.

Die Stadt ist für den Ausbau eines vernünftigen Radroutensystems sehr gut geeignet. Grund dafür ist, dass sich die Stadt topographisch gesehen nahezu in einer Ebene erstreckt. Alle Wege, welche in der Stadt zurückgelegt werden, können dadurch ohne größere Anstrengungen absolviert werden, was für viele ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels ist.

Die Arbeit beschränkt sich auf die Stadt mit ihren acht Stadtbezirken. Diese sind: 1. Innenstadt, 2. Ungarviertel, 3. Gymeldsdorfer Vorstadt, 4. Zehnerviertel, 5. Flugfeld, 6. Josefstadt, 7. Civitas Nova und 8. Heideansiedlung (siehe **Abb. 1**).

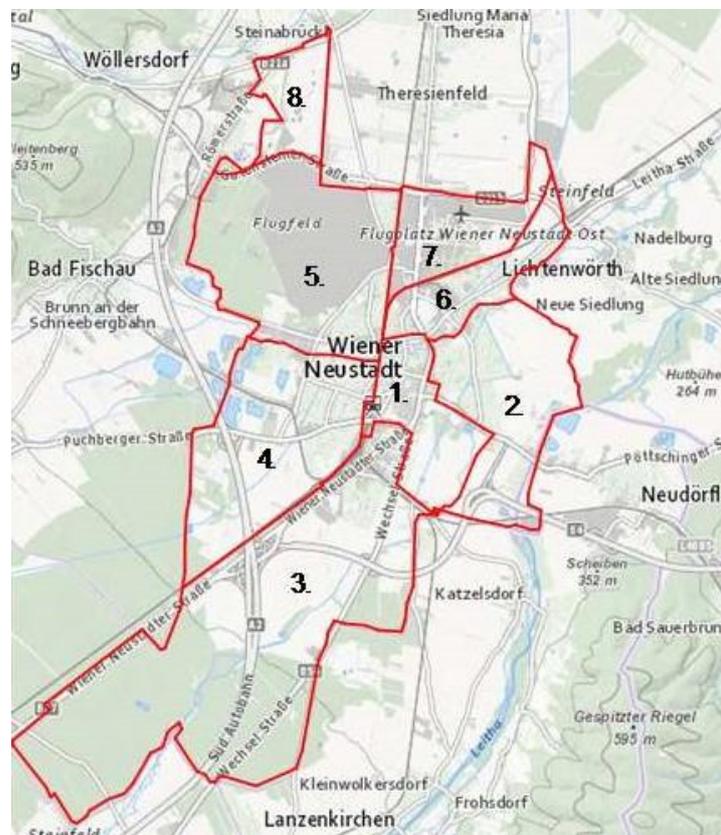


Abb. 1: Übersicht von Wiener Neustadt mit den Stadtbezirken [1]

2.1 Mobilitätsverhalten in Wiener Neustadt

Der größte Weganteil der Einwohner wird mit dem Auto zurückgelegt und beträgt 59%. Davon sind 10% als Mitfahrer integriert. Der Wert für die MIV-Weganteile stieg in den letzten 30 Jahren kontinuierlich an. Der Anteil der Radwege ist wie der Anteil der Fußwege bis 2013 gesunken. Jedoch erlebte der Radverkehr von 2013 auf 2018 eine beachtliche Steigerung von 10% auf 14% (siehe **Abb. 2**) [2]. Ein möglicher Grund dafür ist, dass bei vielen ein Umdenken bezüglich Umwelt und Gesundheit begonnen hat. Um den Wert der Radfahrer noch weiter zu steigern, wäre der Ausbau bzw. eine Verbesserung des Radwegenetzes sinnvoll, da dies das Radfahren für die Einwohner der Stadt und die Einwohner der umliegenden Gemeinden attraktiver gestalten würde.

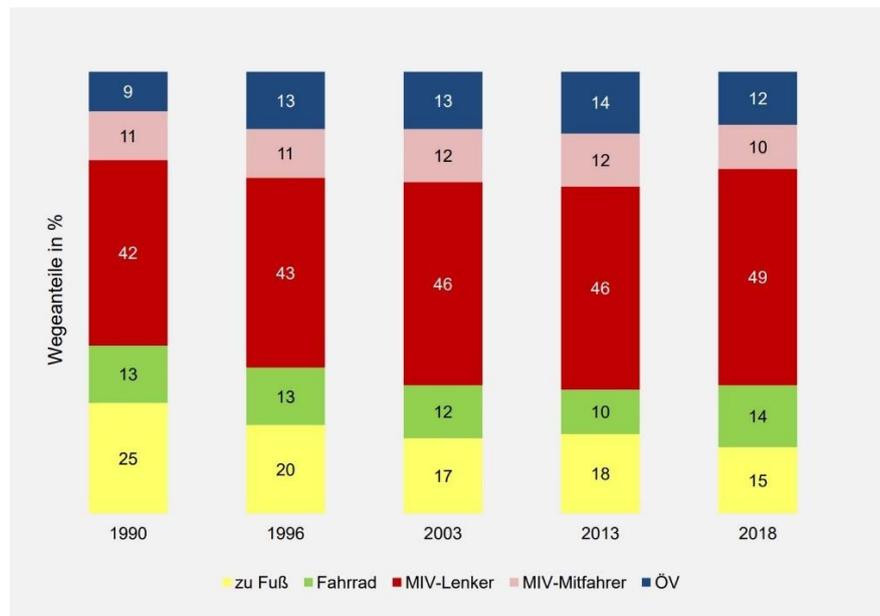


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl der Wiener Neustädter [2]

Bei näherer Betrachtung der Verkehrsmittelwahl für ganz Niederösterreich bzw. für das gesamte Industrieviertel ist erkennbar, dass in Wiener Neustadt der Anteil der Radfahrer mit 14% doppelt so hoch ist (siehe **Abb. 3**). Das könnte wiederum darauf hinweisen, dass die Stadt noch weiteres Potenzial hat, um den Wert für den Radverkehr weiter zu steigern.

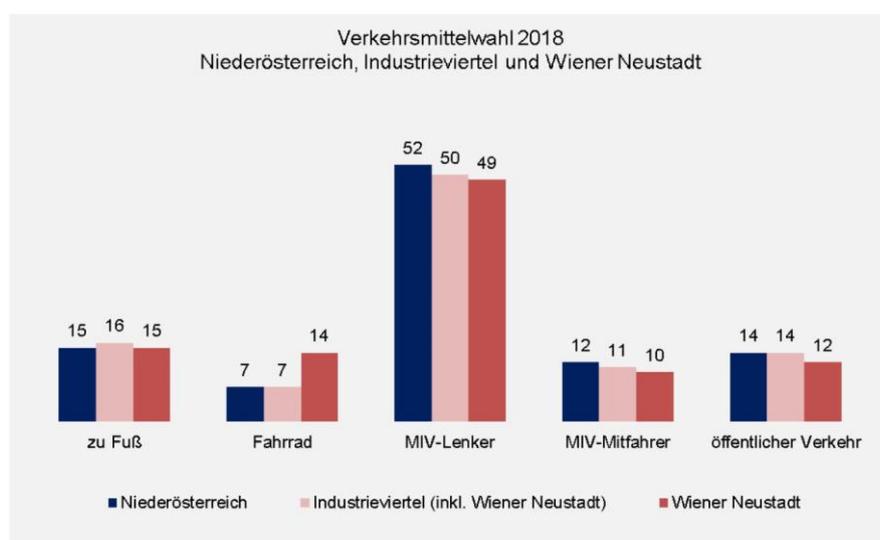


Abb. 3: Verkehrsmittelwahl (Modal Split): Niederösterreich gesamt, Industrieviertel und Wiener Neustadt [2]

Des Weiteren ist ein mögliches Potenzial zu erkennen, wenn die Anteile an Wegen je Wegzweck (Werktage) betrachtet werden. Mit 30% dominieren die Einkaufs- und privaten Erledigungswege, gefolgt von den 23% der Wege zum Arbeitsplatz und den 14% für Freizeit (siehe **Abb. 4**). Viele dieser Wege sind möglicherweise bei Entfernungen zwischen einem bis drei Kilometer schneller mit dem Rad zu bewältigen, vorausgesetzt, es gibt ein dafür ausgebautes Radwegenetz. Denn zum Beispiel mit kleinen Einkäufen, die mit dem Rucksack transportiert werden können, oder Personen, die mit dem Zug nach Wien pendeln und nur einen kurzen Weg zum Bahnhof haben, wäre es sicher möglich, das Rad als Transportmittel zu verwenden.

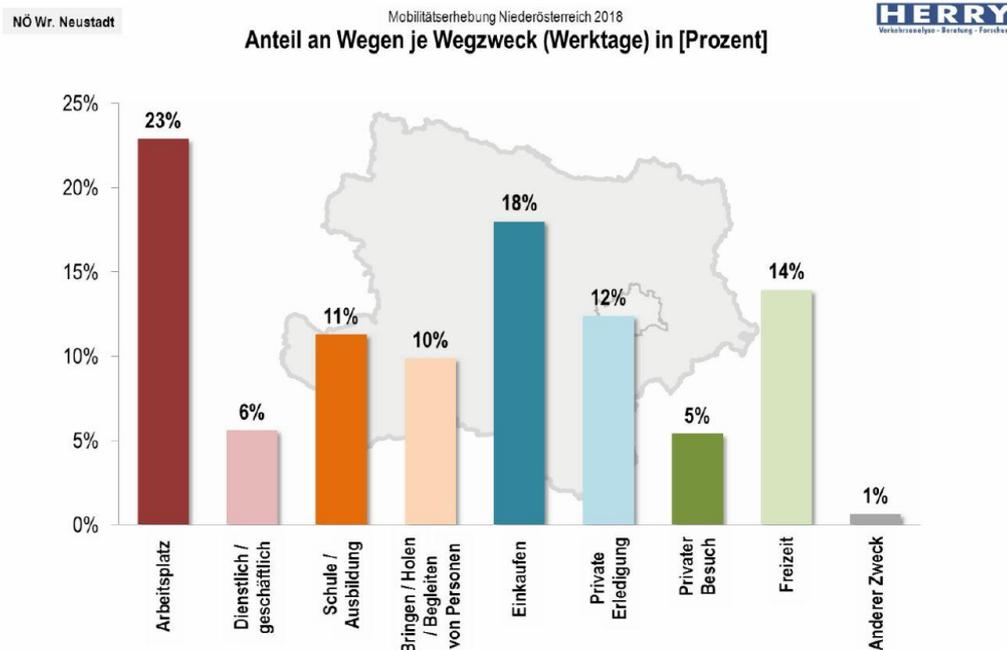


Abb. 4: Wegezwecke der Wiener Neustädter [2]

2.2 Mögliches Potential der Stadt

Das Potential für aktive Mobilität, wie das Radfahren, ist in Wiener Neustadt aufgrund seiner topographischen Flachheit und da rund drei Viertel des Stadtgebiets innerhalb von 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar wären, jedoch noch nicht ausgeschöpft.

Die **Abb. 5** zeigt eine Karte von Wiener Neustadt und den umliegenden Nachbargemeinden, mit Kilometermarkierungen ausgehend vom Zentrum der Stadt (Innenstadt). Rund die Hälfte der Auto-Fahrten der Wiener Neustädter sind unter 5 km und ca. 33 % der zurückgelegten Wege mit dem Auto sind sogar unter 3 km. Diese Entfernungen wären aber auch gut mit dem Fahrrad zurückzulegen [2].

2.3 Mobilitätsvergleich mit anderen Städten

Um weiteres Potenzial zu erkennen, ist es auch hilfreich den Vergleich mit anderen Städten, die in etwa dieselbe Größe bzw. Topografie aufweisen, heran zuziehen. Zum Beispiel St. Pölten, Bregenz und Innsbruck, diese drei Städte sind bezüglich Größe und Topografie gut mit Wiener Neustadt zu vergleichen, da sie alle ähnlich flach sind, was ihr Stadtgebiet betrifft. Vergleicht man nun die Verkehrsmittelwahl der Städte, ergibt sich im Bereich motorisierten Individualverkehr (PKW-Lenker und Mitfahrer) ist Wiener Neustadt mit 59 %, im Vergleich mit St. Pölten (56 %) ein wenig höher, jedoch im Vergleich mit Bregenz (42 %) deutlich höher. Der Anteil des Radverkehrs liegt bei 14% (2018) zum Vergleich die Städte St. Pölten (11 %), Bregenz (20 %) und Innsbruck (23 %). Somit hat Wiener Neustadt zwar einen höheren Anteil als St. Pölten, liegt jedoch mit 6-9 %-Punkten hinter Bregenz bzw. Innsbruck. Dies weist auch darauf hin, dass es noch Potenzial nach oben bezüglich des Radverkehrs gibt [2].

Nun stellt sich die Frage, wieso dann nicht mehr Personen diese Wege mit dem Rad absolvieren. Im Rahmen von Fokusgruppen wurden die Wiener Neustädter im Herbst 2018 zum Radverkehr in der Stadt befragt. Die befragten Personen kritisierten vor allem das lückenhafte Radverkehrsnetz und den Zustand der bestehenden Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Fahrbahnoberfläche und der Breite der Radwege. Außerdem wurde auf Mängel an den diebstahlsicheren Abstellanlagen hingewiesen. [2]

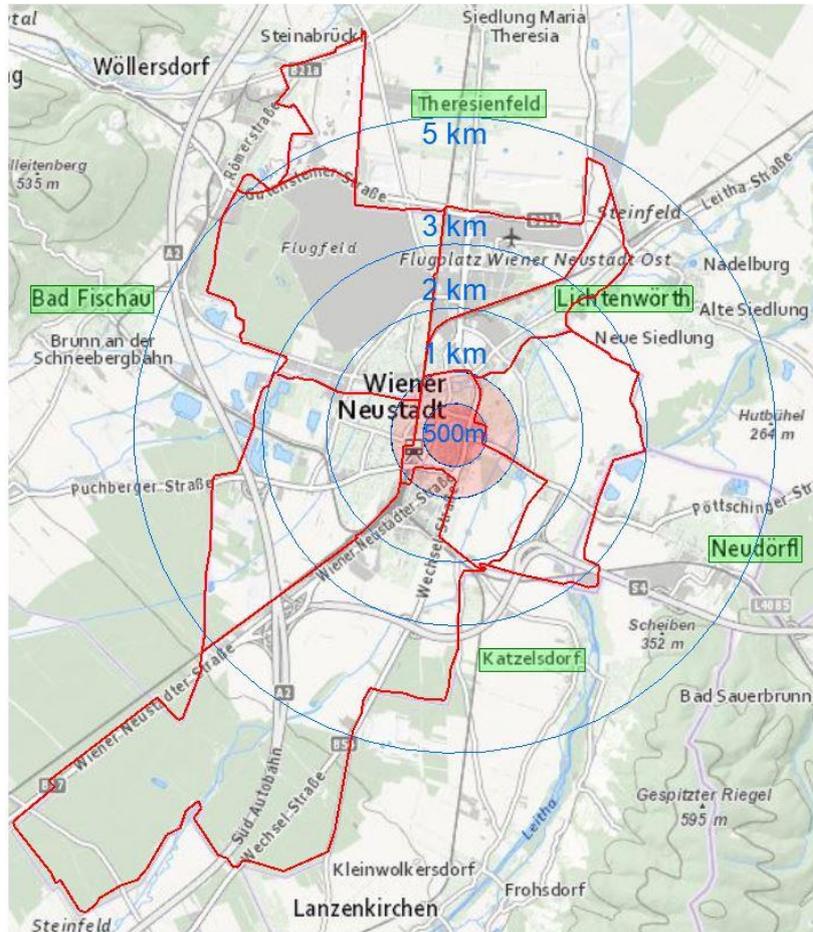


Abb. 5: Übersichtsplan von Wiener Neustadt mit Kilometermarkierungen ausgehend vom Hauptplatz (Zentrum der Stadt) [1]

2.4 Einbindung der angrenzenden Gemeinden

Nicht nur das Radwegenetz in der Stadt selbst ist wichtig, sondern auch die Anbindung an die Nachbargemeinden. Ausgehend vom Zentrum der Stadt befinden sich im Umkreis von 5 km fünf Gemeinden, von wo aus die Wege in die Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. Diese sind nördlich der Stadt Theresienfeld, östlich Lichtenwörth und Neudörf (Burgenland), südlich Katzelsdorf und westlich Bad Fischau. Etwas weiter entfernt würden sich noch im Norden Felixdorf, Wöllersdorf und Eggendorf befinden, sowie im Süden Lanzenkirchen. Die Gemeinden, welche sich im Umkreis von 5 km befinden, umfassen ein Einzugsgebiet mit ca. 20385 Einwohnern (Haupt- und Nebenwohnsitz) [3]. Dies wäre eine Distanz, welche im Alltagsverkehr mit dem Fahrrad oder noch leichter mit dem E-Bike zu bewältigen wäre. Eine alltagstaugliche Verbindung der Stadt zu den Nachbargemeinden wäre daher wünschenswert. Denn diese Verbindung würde sich nicht nur positiv auf die KFZ-Verkehrsbelastung der Stadt auswirken, sondern auch auf den benötigten Platzbedarf beim Parken der Autos innerhalb der Stadt.

3 Die Vorteile des Radfahrens

Neben der Analyse des Radroutensystems in Wiener Neustadt und dem Aufzeigen von möglichen Verbesserungen soll auch erläutert werden, welchen Mehrwert der Ausbau für die Stadt und ihre Bewohner bewirkt. Die Adaptierung der Radverkehrsanlagen würde sich nicht nur positiv auf den mobilisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr auswirken, da es dadurch zu einer geringeren KFZ-Verkehrsbelastung auf den meist überfüllten Hauptverkehrsrouten kommen würde, sondern es würde sich auch positiv auf die Parkplatzsituation in Wiener Neustadt auswirken. Ein PKW benötigt eine Abstellfläche von 12,5 m² [5] im Vergleich dazu haben auf derselben Fläche 4-5 Radbügel Platz. Somit könnten auf einem PKW-Abstellplatz 8-10 Fahrräder stehen. Ein weiterer positiver Aspekt wäre, dass sich der vermehrte Radverkehr auf den ökologischen Fußabdruck der Stadt auswirkt und durch die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs besser werden würde. Außerdem wäre es gut für die Gesundheit der Einwohner in und um die Stadt, da sie sich durch das Radfahren mehr bewegen würden.

4 Entwicklung eines Radverkehrsnetzes

Für die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes gibt es einige Parameter zu berücksichtigen, welche in der RVS 03.02.13 zusammengefasst sind. Unter anderem ist die Verkehrssicherheit relevant, da Radfahrer, neben den Fußgängern, zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern zählen. Deshalb ist es wichtig, bei der Planung von Radfahrverkehrsanlagen und auch sonstigen Verkehrsanlagen, die von Radfahrern benutzt werden dürfen, vorrangig auf die Verkehrssicherheit dieser zu achten.

Des Weiteren ist es wichtig, auf allgemeine Grundsätze wie zum Beispiel Netzwirksamkeit, Verbindung potenzieller Ziel- und Quellenpunkten, Rücksichtnahme auf den Fußgängerverkehr, Vermeidung von Umwegen und Steigungen, Gewährleistung der sozialen Sicherheit zu achten [4].

In **Abb. 6** ist der empfohlene Arbeitsablauf bei der Planung eines Radverkehrsnetzes aufgezeigt. Als Erstes wird ein Planungsgebiet festgelegt, in dem eine Problemanalyse stattfindet. Danach wird ein Wunschliniennetz (siehe **Abb. 12**) erstellt, in dem man die gewünschten Quellen und Ziele mit geradlinigen Linien verbindet. Dies stellt die ideale geradlinige Verbindung für Radfahrer dar. Danach sind die Wunschliniennetze an die örtlichen Gegebenheiten an zupasst und die vorhandenen Radverkehrsanlagen bestmöglich zu integrieren (siehe **Abb. 13**).



Abb. 6: Planungsablauf für die Erstellung eines Radverkehrsnetzes [4]

4.1 Zielanalyse

Um ein Radverkehrsnetz sinnvoll zu planen, ist es essenziell zu wissen, welche Bedürfnisse bzw. welche Ziele die Personen haben, welche in der Stadt leben und dorthin pendeln. Zielpunkte können Wohngebiete, Bildungseinrichtungen, Haltestellen von ÖV, Geschäftszentren, Naherholungsgebiete, Sportstätten und Bäder sein.

Wird die Stadt hinsichtlich dieser oben genannten Orte analysiert, ergeben sich einige Zielpunkte, an denen mehrere dieser Punkte zusammenfallen (siehe **Abb. 7**).

4.1.1 Punkt A

Punkt A liegt im Norden der Stadt, im Stadtbezirk Civitas Nova. In diesem Bereich befindet sich nicht nur der Campus der FH Wiener Neustadt, sondern mit der Arena Nova und der Aqua Nova auch eine Veranstaltungshalle und ein Hallenbad. Des Weiteren sind in diesem Teil der Stadt viele Firmen und Großmärkte angesiedelt. Seit 2019 befindet sich auch das neue Stadion des SC Wiener Neustadt in der Civitas Nova.

4.1.2 Punkt B

In Punkt B liegt das Hauptaugenmerk auf dem Hauptbahnhof der Stadt. Dieser befindet sich am südlichen Ende der Innenstadt und ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für viele Pendler, da nicht nur viele Personen von Wiener Neustadt Richtung Wien oder Graz pendeln, sondern auch in die Stadt, entweder, um zu arbeiten oder um die Schule zu besuchen. Deshalb ist der Hauptbahnhof ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt für die Stadt.

4.1.3 Punkt C

Punkt C betrifft das Zentrum der Stadt, in der sich nicht nur die Innenstadt mit ihren vielen Einkaufsmöglichkeiten befindet, sondern seit 2019 auch die zweite große Bildungseinrichtung der Stadt, der City Campus der FH Wiener Neustadt. Weiters sind in diesem Bereich noch die Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt, das Landeskrankenhaus Wiener Neustadt und weitere Ämter, wie das Finanzamt und das Stadtamt, zu finden.

4.1.4 Punkt D

Mit der Merkur City liegt eines der zwei größten Einkaufszentren der Stadt in Punkt D. Außerdem befinden sich im Umkreis einige größere Wohnhausanlagen sowie südlich davon ein großes Siedlungsgebiet. Im Bereich des alten Stadions, welches sich direkt neben der Merkur City befand, ist in naher Zukunft eine weitere Wohnhausanlage geplant.

4.1.5 Punkt E

Neben dem Shopping-Center Fischapark, einem weiteren großen Einkaufszentrum, befinden sich noch weitere Geschäfte in der näheren Umgebung. Des Weiteren befindet sich westlich des Einkaufszentrums eine Siedlung mit dahinterliegenden Seen als Erholungsgebiet.

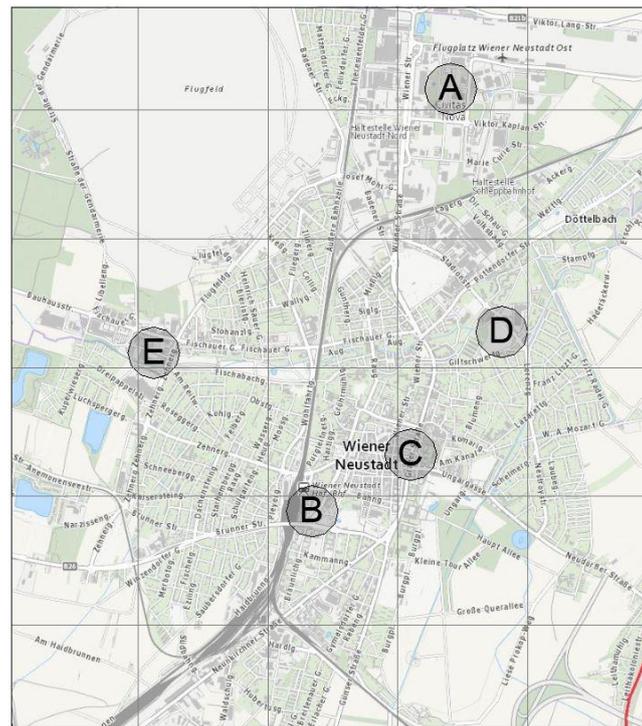


Abb. 7: Gewählte Hauptziele im Stadtgebiet [1]

4.2 Hauptzufahrtspunkte der Stadt

Neben den Ziel- und Quellenpunkten in der Stadt sind noch weitere Punkte in das Radverkehrsnetz einzubinden. Die Hauptzufahrtspunkte, welche die Verbindung zu den Nachbargemeinden bilden. Diese sind nicht nur für Radfahrer, welche in die Stadt oder aus der Stadt fahren, wichtig, sondern die Verbindung der Zufahrtspunkte ist auch insbesondere für jene Radfahrer interessant, welche eine längere Radtour geplant haben und nur durch die Stadt fahren müssen. Diese bevorzugen es, am schnellsten und am sichersten durch die Stadt zu kommen und am besten ohne lange Umwege. In **Abb. 8** sind die wichtigsten Hauptzufahrtspunkte der Stadt markiert.

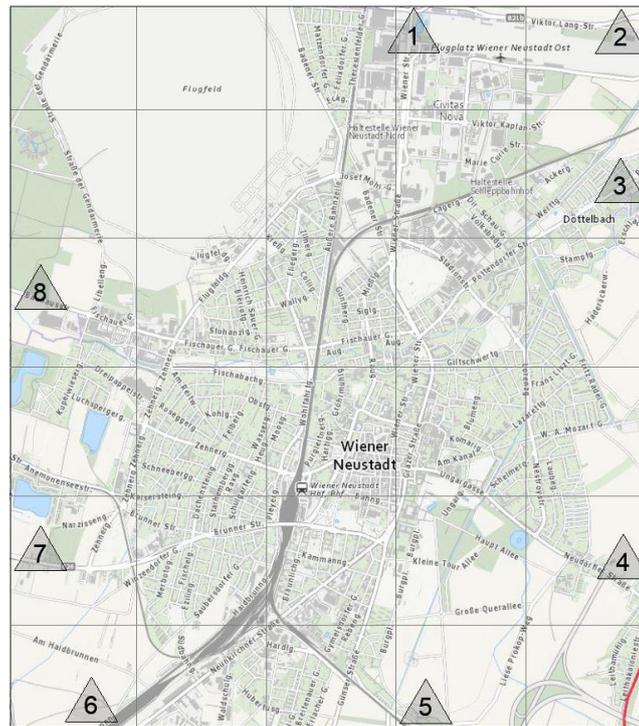


Abb. 8: Hauptzufahrtspunkte zur Stadt [1]

Die Hauptzufahrtspunkte, welche zu den angrenzenden Gemeinden führen, sind hier aufgeführt. Der Abstand in der Klammer bezieht sich auf die ungefähre Entfernung des Stadtzentrums von Wiener Neustadt zu der jeweiligen Gemeinde.

- 1) Theresienfeld (5 km) und Felixdorf (7 km)
- 2) Eggendorf (7 km)
- 3) Lichtenwörth (3 km)
- 4) Neudörfel (5 km) (Burgenland)
- 5) Katzelsdorf (4 km) und Lanzenkirchen (8 km)
- 6) Neunkirchen (15 km)
- 7) Bad Fischau (5 km)
- 8) Bad Fischau (5 km)

Die meisten Gemeinden befinden sich in einem Umkreis von 5 bis 7 km, was wiederum eine Strecke wäre, welche leicht mit dem Rad oder noch leichter mit dem E-Bike zu bewältigen wäre, vorausgesetzt, es gibt ein vernünftiges Radverkehrsnetz mit entsprechenden Verbindungswegen zu den umliegenden Nachbargemeinden.

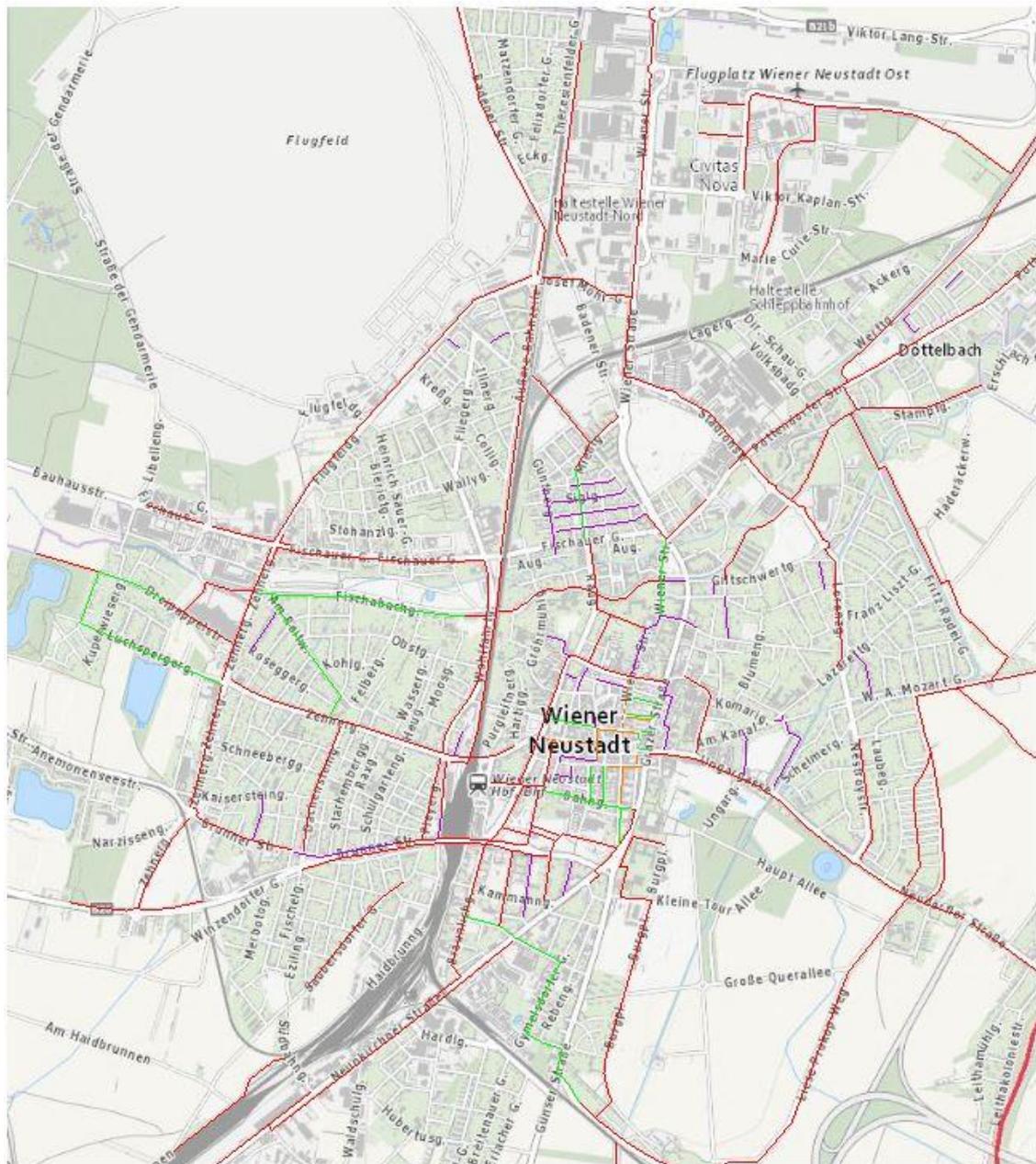
4.3 Analyse des bestehenden Radverkehrsnetzes

Für die Analyse des bestehenden Radverkehrsnetzes wurden Übersichtskarten mit den vorhandenen Radwegen, welche von der Stadt Wiener Neustadt zur Verfügung gestellt wurden, verwendet [6]. Diese wurden danach in einer eigenen ausgearbeiteten Karte zusammengefasst (siehe **Abb. 9**). Das Radverkehrsnetz der Stadt besteht aus verschiedenen Radfahranlagen, welche sich wiederum in ein Trenn- und ein Mischprinzip unterteilen lassen.

- Trennprinzip
 - Radfahrstreifen
 - Radweg

- Mischprinzip (Rad- und KFZ-Verkehr)
 - Mehrzweckstreifen
 - Radfahren gegen die Einbahn
 - Mischverkehr auf der Fahrbahn
 - Wohnstraßen
 - Begegnungszonen
- Mischprinzip (Fußgänger- und Radverkehr)
 - Geh- und Radwege
 - Radfahren in Fußgängerzone

Beim Betrachten des Radverkehrsnetzes der Stadt ist festzustellen, dass es sehr viele Lücken zwischen den einzelnen Radverkehrsanlagen gibt und dass keine richtige Struktur mit Haupt- routen, Verbindungs- und Sammelrouten zu erkennen ist. Auch in den Karten, welche in die **Abb. 9** eingearbeitet wurden, waren keine Routen eingezeichnet, sondern nur jene Straßen markiert, welche mit dem Rad genutzt werden dürfen. Die zwei Radrouten, die gekennzeichnet waren, sind der Eurovelo 9 und der Thermenradweg, welche die Zufahrten Eggendorf und Katzelsdorf verbinden.



LEGENDE:

- Radweg/Radstreifen (und Mehrzweckstreifen)
- Radweg/Radstreifen gegen Einbahn
- Radfahren in der Fußgängerzone
- - - Radfahren in der Fußgängerzone zwischen 19.00 und 8.00 Uhr
- Radweg in Tempo 30km/h-Zone

Abb. 9: Bestehendes Radnetz laut der Radkarte von Wiener Neustadt [5]

Bei der Überprüfung des Radverkehrsnetzes wurde festgestellt, dass die eingezeichneten Radverkehrsanlagen in den Karten, welche von der Stadt zur Verfügung gestellt wurden, zum Teil nicht mit den bestehenden Radverkehrsanlagen übereinstimmen. Um das in der Realität bestehende Radverkehrsnetz aufzuzeigen, wurde eine Überprüfung mittels Google Street View und örtlichen Besichtigungen durchgeführt. Die Radverkehrsanlagen, welche den echten Bestand darstellen, sind in der **Abb. 10** markiert.

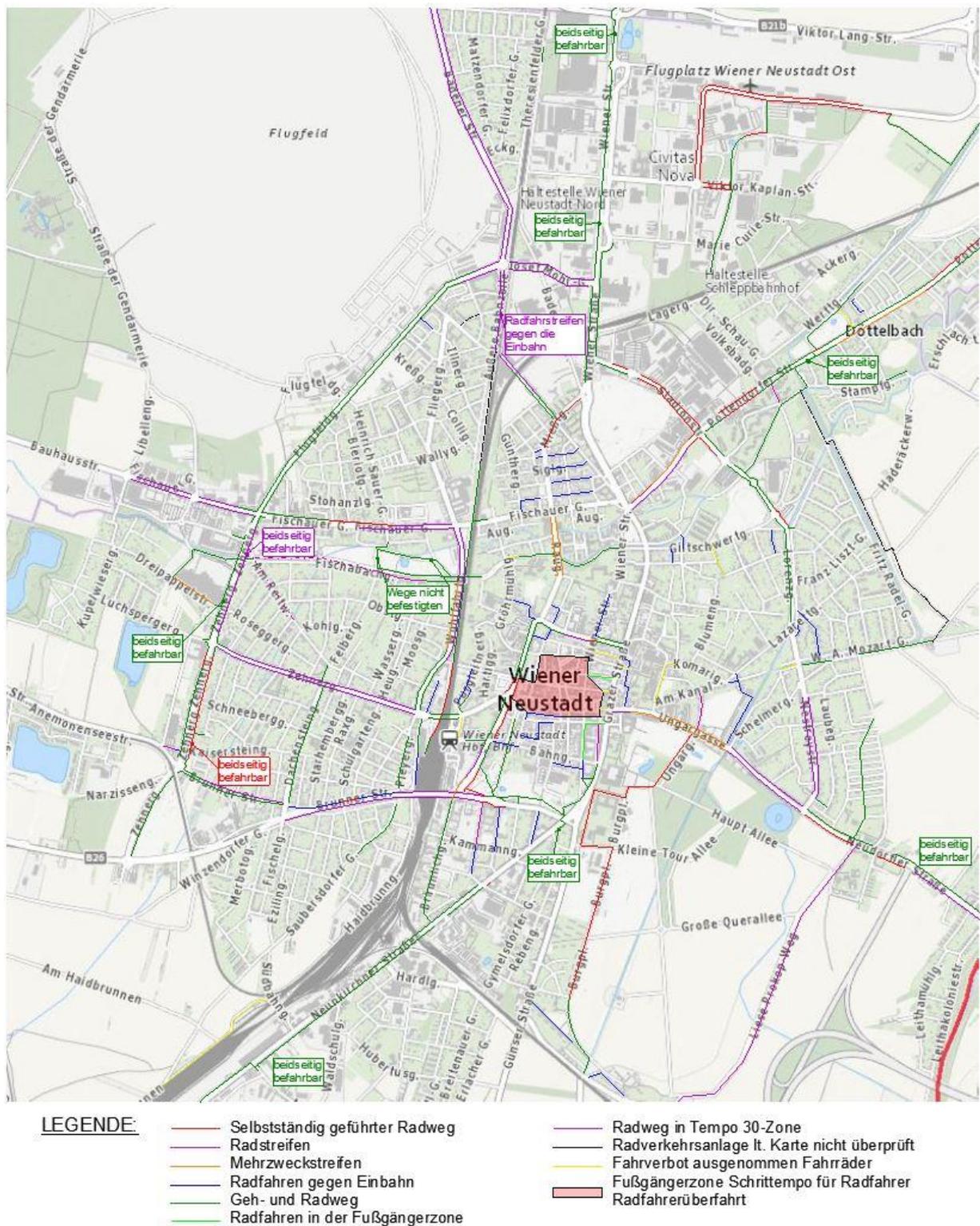


Abb. 10: Bestehendes Radnetz laut Besichtigung vor Ort [6]

4.4 Mängelanalyse

Nach der Ziel- und Zustandsanalyse ist die Analyse der Mängel im Planungsgebiet ein weiterer essenzieller Punkt. Beim vorhandenen Radverkehrsnetz gibt es folgende Mängel zu analysieren, wie Netzlücken, bauliche Mängel, mangelhafte Beschilderung, Barrieren (Bahnlinien, Flussläufe, Schnellstraßen, größere Gewerbeflächen und Grünflächen) und Bereiche, in denen es häufig zu Unfällen kommt.

4.4.1 Mängelanalyse der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur

Der größte Mangel des bestehenden Radverkehrsnetzes sind die Lücken zwischen den einzelnen Radverkehrsanlagen bzw. dass viele Radverkehrsanlagen abrupt enden und es danach keine anderen Möglichkeiten gibt, als auf der Fahrbahn weiterzufahren, was wiederum das Unfallrisiko erhöht. Es sind keine durchgehenden Routen im bestehenden Radverkehrsnetz vorhanden, um gezielt von A zu B zu kommen. Außerdem fehlen oft sichere Überfahrten oder Unterführungen von Straßen oder Gleisanlagen, wie zum Beispiel bei der Zughaltestelle Schleppbahnhof, die sich in der Nähe der FH Wiener Neustadt, der Arena Nova, der Aqua Nova und des neu errichteten Stadions befinden. Da die Civitas Nova zu einem der Hauptziel- und -quellenpunkte zählt, wäre es wichtig, dort eine sichere Überquerung der Gleise zu gewährleisten.

Ein wichtiger Faktor, um sich in einem Radverkehrsnetz zurechtzufinden, ist die Beschilderung, welche in der Stadt zum Großteil fehlt. Es sind lediglich die zwei Routen Eurovelo 9 und der Thermenradweg mehrfach angeschrieben. Weiters sind vereinzelt noch kleine Schilder an manchen Kreuzungen angebracht, welche hauptsächlich auf die Richtung zum Zentrum und zum Bahnhof verweisen bzw. noch zu den nächstgelegenen Nachbargemeinden. Dies ist zu wenig, um sich als nicht Ortskundiger in der Stadt zu orientieren.

Ein weiterer Aspekt ist die Sicherheit der Radwege. Es ist essenziell, zu sehen und gesehen zu werden, besonders bei Nacht, und daher ist die Beleuchtung ein wesentlicher Faktor für die Sicherheit.

Bei der örtlichen Besichtigung der Radverkehrsanlagen ist an einigen Stellen die Straßenbeleuchtung sehr notdürftig oder fehlt komplett. Dies wurde auch bei der Erhebung der Stadt Wiener Neustadt für das Projekt STEP 2030+ festgestellt (siehe **Abb. 15**) [2]. Die Beleuchtung ist nicht nur für die physische Sicherheit sehr wichtig, sondern auch für die psychische, denn dunkle Straßen werden oft gemieden. Daher ergibt es keinen Sinn, eine Radverkehrsanlage zu planen, um vor den anderen Verkehrsteilnehmern geschützt zu sein, wenn dann in der Nacht aufgrund mangelnder Beleuchtung wieder die besser beleuchteten Straßen genutzt werden.

Des Weiteren ist auch der Zustand der Fahrbahn für Radfahrer wichtig, denn sollte diese beschädigt sein, weichen viele Radfahrer wieder auf die Fahrbahn aus, da diese oft in besserem Zustand ist, womit sich das Unfallrisiko wieder erhöht.

4.4.2 Analyse häufiger Unfallsituationen

Um die auffälligsten Unfallsituationen für Radfahrer in der Stadt zu analysieren, werden die Unfallstatistiken [7] der Statistik Austria von 2015 bis 2020 herangezogen und in einer Karte zusammengefasst (siehe **Abb. 11**). In dieser werden nicht nur die Unfälle aufgezeigt, bei denen ausschließlich Radfahrer beteiligt sind, sondern auch jene, wo es zur Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer kam.

In der Übersichtskarte (**Abb. 11**) ist zu erkennen, dass es offenbar einige Stellen gibt, an denen es vermehrt zu Unfällen kommt. Im Bereich des Zentrums der Stadt finden die meisten Verkehrsunfälle statt und bei genauer Betrachtung ist weiters offensichtlich, dass es im Bereich von Kreuzungen und in Bereichen, wo ein Mischprinzip aus Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern herrscht, öfter zu Unfällen kommt als in Bereichen, wo das Trennprinzip gilt.

Für den Zeitraum von 2015-2020, des hier dargestellten Bereichs (Stadtgebiet Wiener Neustadt), ergeben sich 87 Unfälle mit ausschließlicher Fahrradbeteiligung und mehr als doppelt so viele, nämlich 187 Unfälle, bei denen ein weiterer Verkehrsteilnehmer involviert war.

Deshalb wäre es sinnvoll, in Bereichen, wo es bauliche Maßnahmen zulassen, ein Trennprinzip zu verwenden, wie z.B. in Kreuzungsbereichen, in der Planung, mehr Rücksicht auf die Radfahrer zu nehmen, um die Unfälle zu reduzieren.

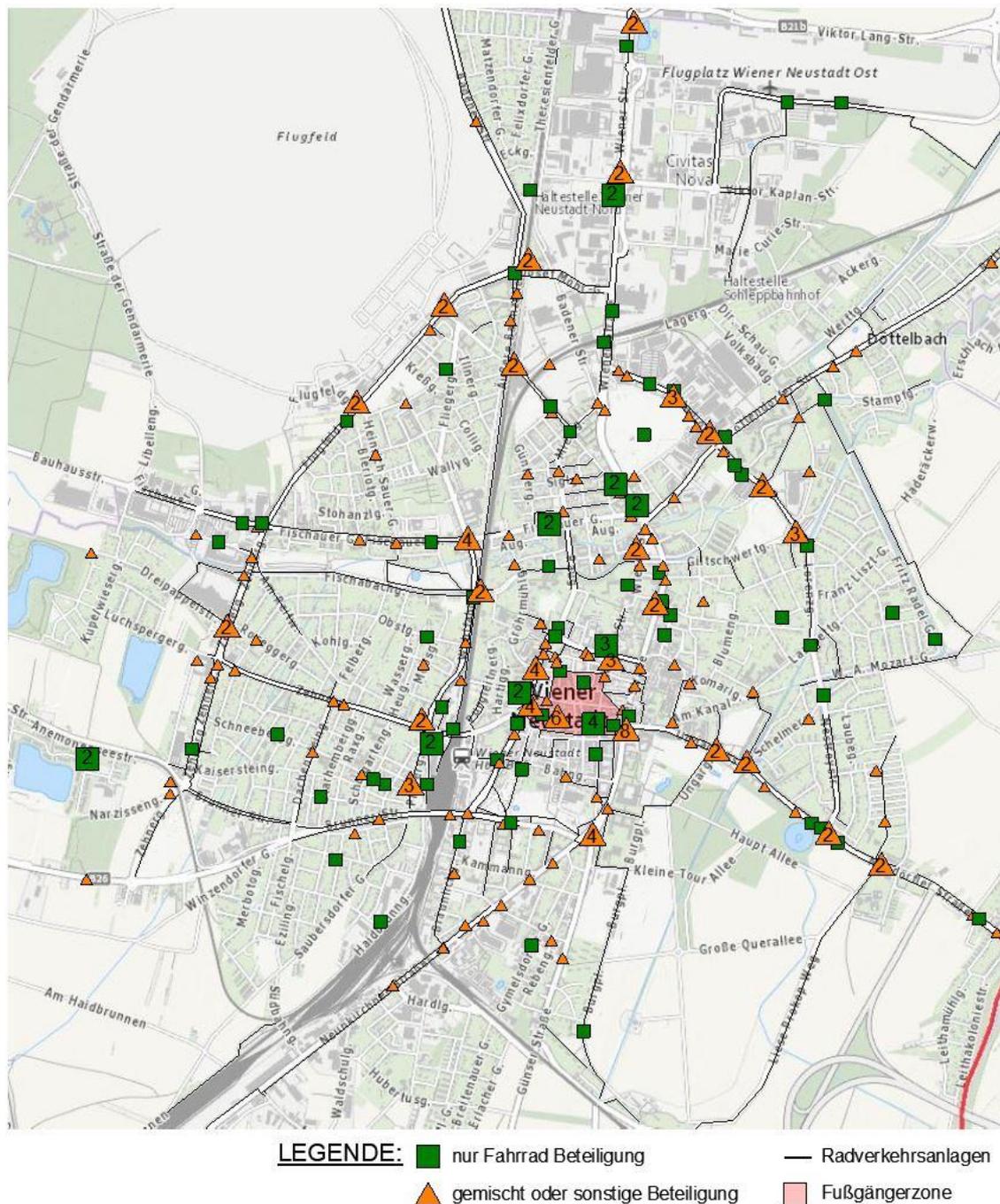


Abb. 11: Übersichtskarte mit Unfällen von 2015-2020 [7]

5 Wunschliniennetz

Das Wunschliniennetz (siehe **Abb. 12**) wäre für die Radfahrer die ideale geradlinige Verbindung der vorher gewählten Zielpunkte und Hauptzufahrtspunkte (siehe **Abb. 7**). Als Wunschliniennetz wurden bei den Hauptzufahrtspunkten zwei Nord-Süd-Verbindungen (1-6 und 2-5) und zwei Ost-West-Verbindungen (3-8 und 4-7) gewählt (siehe **Abb. 12**). Der Grund dafür ist, dass Radfahrer, die nicht in die Stadt wollen, sondern diese nur durchqueren, die jeweilige Route möglichst nicht verlassen müssen. Des Weiteren sollen die Routen nicht durch das Kerngebiet der Stadt führen, um dem größeren Verkehrsaufkommen in der Innenstadt, in der ohnehin Platzmangel herrscht, auszuweichen. Die Zielpunkte, die in der Stadt gewählt wurden, sind ebenfalls alle miteinander verbunden. Diese idealen Verbindungen sind natürlich, aufgrund von bestehenden Bauten wie Straßen und Gebäuden nicht möglich, deshalb wird nun mit Hilfe des vor-

her analysierten bestehenden Radverkehrsnetzes und auch mithilfe der Mängelanalyse, welche die häufigsten Unfallstellen, Netzlücken und Problemstellen oder Barrieren umfasst, ein optimales Radverkehrsnetz erstellt.

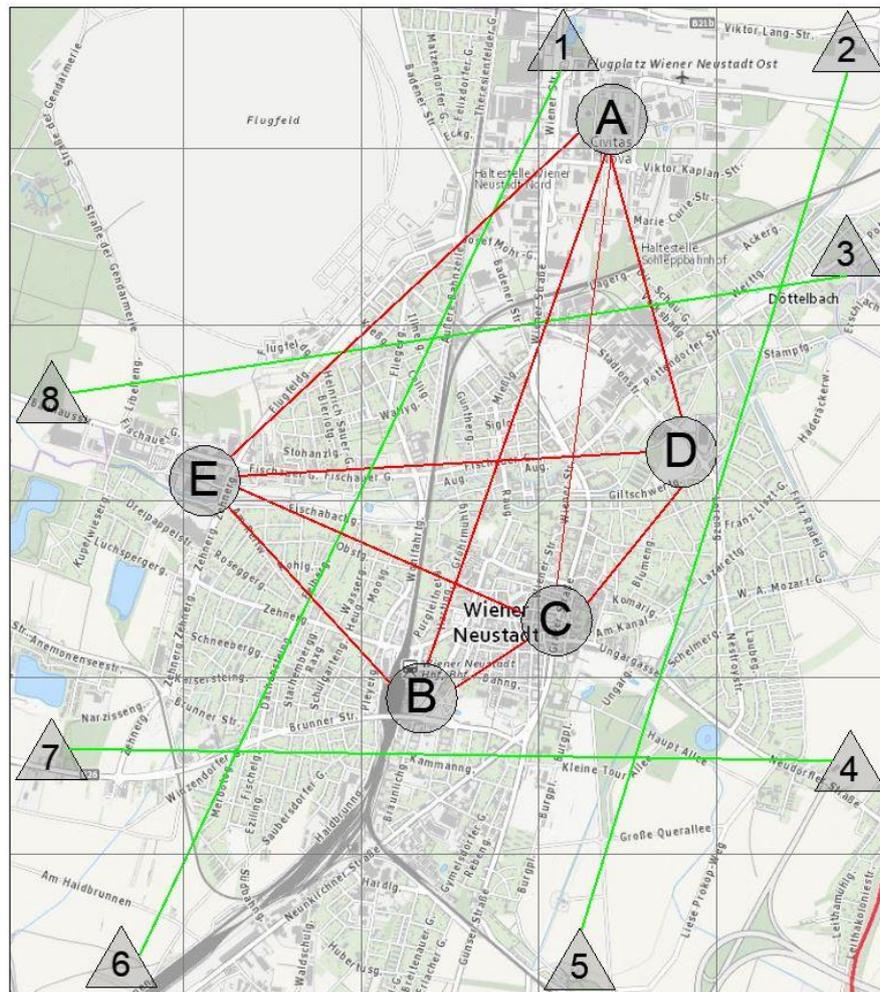
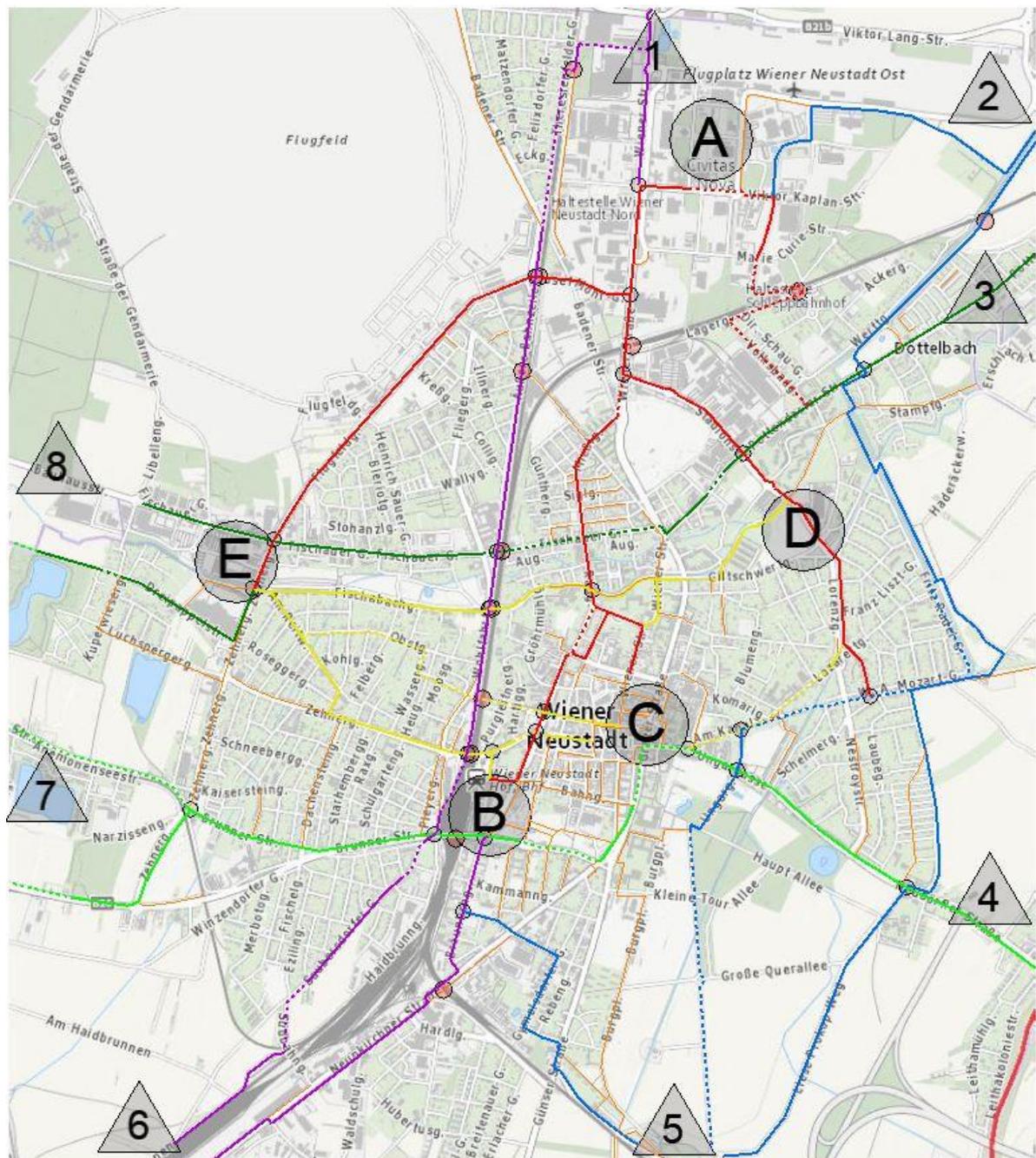


Abb. 12: Wunschliniennetz [1]

6 Umlegung des Wunschliniennetzes auf Straßen und Wege

Nachdem nun ein Wunschliniennetz erstellt wurde, ist die nächste Aufgabe, dieses bestmöglich auf Straßen und Wege umzulegen. Am einfachsten und auch am wirtschaftlichsten wäre es natürlich, wenn man bestehende Radverkehrsanlagen in das Wunschliniennetz einarbeitet. Dies ist nicht immer möglich, da es oft bessere Verbindungsstraßen oder -wege geben kann. In **Abb. 13** markieren die strichlierten Abschnitte eine neue Radverkehrsanlage und die durchgehenden Abschnitte markieren bestehende Radverkehrsanlagen, welche für das Radroutennetz herangezogen wurden. Für das neue Radroutensystem müssten 14% der in **Abb. 13** dargestellten Radverkehrsanlagen neu errichtet werden, die restlichen 86% des neuen Radroutensystems würden auf bestehenden Radverkehrsanlagen geführt werden.



LEGENDE:

— Nord-Süd-Verbindung zwischen 1 und 6	— Ost-West-Verbindungen zwischen den Hauptpunkten
— Nord-Süd-Verbindung zwischen 2 und 5	— Verbindungs- und Sammelrouten (best. Radverkehrsanlagen)
— Ost-West-Verbindung zwischen 3 und 8	● Bahnunter- und -überführungen
— Ost-West-Verbindung zwischen 4 und 7	● Kreuzungspunkte
— Nord-Süd-Verbindung zwischen den Hauptpunkten	- - - Neu anzulegende Radverkehrswege mit den jeweils zugeordneten Farben der Verbindungen

Abb. 13: Eigenes Radroutensystem für Wiener Neustadt [1]

6.1 Hauptrouten der Zufahrtspunkte

In den anschließenden Unterpunkten werden die Routen, welche eine Verbindung von Ortszufahrten darstellen, beschrieben.

6.1.1 Route 1-6

Die Route 1-6 ist die Nord-Süd-Verbindung zwischen den Zufahrtspunkten Theresienfeld/Felixdorf und Neunkirchen. Diese Route führt entlang der Südbahnstrecke und kreuzt diese

einmal im Norden im Bereich der Theresienfelder Gasse mit einer bestehenden Unterführung und ein zweites Mal im Bereich nach dem Bahnhof mit einer Überführung. Nach der Überführung gibt es eine Verbindung zum Hauptzufahrtspunkt von Katzelsdorf und Lanzenkirchen. Änderungen und Ergänzungen von Radverkehrsanlagen wären bei der Unterführung in der Theresienfelder Gasse, im Bereich des Bahnhofes und in der Saubersdorfer Gasse notwendig.

6.1.2 Route 2-5

Die zweite Nord-Süd-Verbindung ist jene von Eggendorf und Katzelsdorf/Lanzenkirchen, diese führt entlang der Ostseite der Stadt. Der Großteil der Route 2-5 führt entlang von Kanälen, Wohngebieten und der letzte Abschnitt der Route befindet sich am Liese-Prokop-Weg. Die Route ist ein Teil des Eurovelo 9 und des Thermenradweges. Im Bereich der Wolfgang-Amadeus-Mozart-Gasse, genauer gesagt auf der Straße Rechte Kanalzeile, wäre eine Alternativroute Richtung Stadt sinnvoll, welche danach im Bereich der Ungargasse in den Akademienpark abzweigt und auch durch diesen führt und schließlich wieder in die Hauptroute einmündet.

Hier und auch in den Bereichen der Kanäle, wäre eine Adaptierung einer Straßenbeleuchtung sinnvoll, da sich in diesen Bereichen keine befindet und diese der Sicherheit und auch dem Wohlbefinden der Nutzer zugutekommen würde.

6.1.3 Route 3-8

Die nächste Route ist eine Ost-West-Verbindung der Zufahrten der Gemeinden Lichtenwörth und Bad Fischau. Die Route führt von Lichtenwörth über die Pottendorfer Straße bis zur Kreuzung mit der Grazer Straße, wo sie danach in die Fischauer Gasse einmündet und bis zum Stadtende diese auch nicht mehr verlässt. Da die Pottendorfer Straße und die Fischauer Gasse sehr viel befahrene Straßen sind, wäre hier ein Trennprinzip sehr sinnvoll. Der Großteil der Route ist auch so konzeptioniert, jedoch ist im Bereich zwischen der HTL und der Kreuzung, wo die Pottendorfer Straße in die Fischauer Gasse übergeht, noch keine Radverkehrsanlage vorhanden.

6.1.4 Route 4-7

Die letzte Route, die zwei Zufahrten zur Stadt verbindet, ist jene der Gemeinden Neudörfel (Burgenland) und wieder Bad Fischau. Die Route 4-7 ist wie auch die Route 3-8 eine Ost-West-Verbindung. Die Zufahrt von Neudörfel erfolgt über die Neudörfeler Straße, welche danach in die Ungargasse übergeht. Vom Kreuzungsbereich, der Ungargasse welche, in die Grazer Straße mündet, bis zur Kreuzung beim Wasserturm, wo die Route auf der Brunner Straße weitergeführt wird, ist im Moment keine Radverkehrsanlage vorhanden. Dies müsste aus Sicherheitsgründen für die Radfahrer geändert werden, da es bei diesen beiden Kreuzungen auch vermehrt zu Unfällen mit Radfahrern kommt (siehe **Abb. 11**). Die Route führt danach weiter entlang der Brunner Straße bis zur Kreuzung mit der Zehnergasse. Bei dieser Kreuzung teilt sie sich und führt über die Anemonenseestraße und die Zehnergasse zu den Ortsausfahrten Richtung Bad Fischau.

6.2 Haupttrouten der Hauptzielpunkte

Die gewählten Hauptziel- und Quellenpunkte werden in den angeführten Unterpunkten ebenfalls erläutert.

6.2.1 Routen ausgehend von Punkt A

Um von Punkt A, welcher sich in der Civitas Nova befindet, zu den anderen vier Hauptpunkten zu gelangen, gibt es mehrere Möglichkeiten.

Die Verbindung zu Punkt B (Bahnhof) erfolgt entweder über die Route 1-6, welche am Bahnhof vorbeiführt, oder über eine Route durch die Stadt, welche über die Wiener Straße, Mießlgasse,

Raugasse und den Babenbergerring führt. Diese Route besteht im Abschnitt der Wiener Straße aus Geh- und Radwegen, außer im Bereich zwischen der Kreuzung mit der Stadionstraße, bis zum Übergang in die Mießlgasse. In diesem Bereich wäre es notwendig, eine verbindende Radverkehrsanlage zu planen. Die Mießlgasse besteht aus selbstständigen Radwegen und Mischverkehr in der 30iger-Zone. Nach der Kreuzung mit der Fischauer Gasse geht die Route mit einem Radfahrstreifen in die Raugasse über. Den letzten Abschnitt zum Bahnhof bildet ein selbstständig geführter Radweg über den Babenbergerring und den Ferdinand-Porsche-Ring.

Um zu Punkt C (Innenstadt) zu gelangen, ist die Route bis zur Raugasse gleich wie jene zu Punkt B. Danach gelangt man entweder über die Wiener Straße in die Innenstadt zur Fußgängerzone oder man fährt entlang des Babenbergerrings und gelangt über eine der Zufahrten in die Fußgängerzone.

Punkt D (Merkurcity) erreicht man über die Route entlang der Wiener Straße und weiter über die Stadionstraße. Die Route besteht aus Geh- und Radwegen und Fahrradstreifen. Ein Ausbau der Kreuzung der Wiener Straße und Stadionstraße wäre für den Radverkehr sehr von Vorteil, da es hier keine geeignete Überfahrt gibt, sondern nur eine Fußgängerampel vorhanden ist. Auch die folgenden Kreisverkehre sollten adaptiert werden, um ein sicheres Durchfahren mit dem Rad zu gewährleisten.

Die Route zu Punkt E erfolgt über die Wiener Straße mit einem selbstständig geführten Radweg und geht danach in einen Fahrradstreifen in der Josef-Mohr-Gasse über. Der Kreisverkehr, bevor die Route in den Flugfeldgürtel übergeht, sollte ebenfalls adaptiert werden. Der Flugfeldgürtel führt danach über Fahrradstreifen und selbstständig geführte Radwege zu Punkt E (Fischapark).

6.2.2 Routen ausgehend von Punkt B

Die Route nach Punkt A entspricht jener von Punkt A zu Punkt B.

Zu Punkt C gibt es mehrere Wege über die Innenstadt durch die Fußgängerzone oder außerhalb der Fußgängerzone über die Brunnerstraße und danach über die Grazer Straße. Im Bereich zwischen den Punkten B und C kommt es in Kreuzungsbereichen und auch in der Innenstadt vermehrt zu Unfällen.

Punkt D erreicht man entweder über den Punkt C oder über die Route zu Punkt A und biegt in der Raugasse in die Giltschwertgasse ein.

Die Verbindung zu Punkt E führt über bestehende Radverkehrsanlagen. Diese führen entlang der Zehnergasse und weiter über Am Reitweg, welcher danach an den Zehnergürtel anschließt.

6.2.3 Routen ausgehend von Punkt C

Die Verbindungen zu den Punkten A und B wurden bereits erklärt. Die Route zu Punkt D geht über die Wiener Straße und die Giltschwertgasse oder über die Ungagasse, Am Kanal, die Lazarettgasse und die Lorengasse. Im Abschnitt Am Kanal und in der Lazarettgasse wäre es notwendig, neue Radverkehrsanlagen zu errichten.

Punkt E ist über drei mögliche Routen erreichbar. Die erste wäre die Route zu Punkt B und von Punkt B über die Zehnergasse und Am Reitweg zu Punkt E, die zweite mögliche Route verläuft entlang der Route 1-6 (Wohlfahrtgasse) bis zur Kreuzung mit der Fischabachgasse. Für die dritte Möglichkeit, welche die kürzeste wäre, müssten neue Radverkehrsanlagen errichtet werden. Dies wäre in der Obstgasse und in den Verbindungsstraßen der Obstgasse und der Wohlfahrtgasse nötig. Danach würde die Route in Am Reitweg münden. Bei den Straßen der dritten Möglichkeit handelt es sich größtenteils um 30iger-Zonen, welche durch Wohngebiete führen.

6.2.4 Routen ausgehend von Punkt D

Außer der Verbindung der beiden Punkte D und E wurden bereits alle anderen Routen schon erläutert. Bei der Route zwischen den beiden Punkten handelt es sich um eine Ost-West-

Verbindung, welche zum größten Teil über die Fischauer Gasse führt. Ausgehend von Punkt D würde die Route über die Stadionstraße bis zur Kreuzung mit der Pottendorfer Straße über bestehende Radverkehrsanlagen führen. Entlang der Pottendorfer Straße Richtung Punkt E gibt es zum Teil bis zur Kreuzung mit der Wiener Straße ebenfalls bestehende Radverkehrsanlagen. Danach würde die Route über die Fischauer Gasse führen. Entlang der Fischauer Gasse im Bereich zwischen der Wiener Straße und Wohlfahrtgasse existiert keine Radverkehrsanlage. In diesem Bereich wäre es sinnvoll, eine neue zu errichten.

Ab der Kreuzung der Fischauer Gasse mit der Wohlfahrtgasse ist wieder eine Radverkehrsanlage bis zum Punkt E vorhanden.

6.2.5 Routen ausgehend von Punkt E

Die Verbindungen der Punkte ausgehend von Punkt E wurden in den vorhergehenden Routen bereits beschrieben.

7 Analyse der Maßnahmen der Stadt Wiener Neustadt

Im Herbst 2018 wurden im Rahmen von Fokusgruppen die Bürger zum Radverkehr in der Stadt befragt und die Ergebnisse in einer Übersichtskarte zusammengefasst (siehe **Abb. 15**). Ein Hauptkritikpunkt war das lückenhafte Netz, vor allem die Verbindung in den Stadtteil Civitas Nova, in dem sich die Arena Nova, die Aqua Nova und auch die FH Wiener Neustadt befinden, welche wichtige Ziele in der Stadt darstellen. Des Weiteren wurden die schlechten Zustände der Radwege bezüglich Oberflächenbeschaffenheit und Breite kritisiert. Es gibt viele Engstellen in der Stadt, wo es auch häufig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern kommt, wie zum Beispiel in der Grazer Straße. Ein weiterer Kritikpunkt war ebenfalls die schlechte bis fehlende Beleuchtung einiger Abschnitte des Radnetzes. Es wurde ebenfalls bemängelt, dass einige Radwege abrupt enden und erst in einigen 100m weitergeführt werden oder sogar ganz enden. Auch die Grazer Straße ist ein wichtiger Punkt, was die Unfallstellen betrifft. Dies ist auch in **Abb. 11** ersichtlich, dass es im Bereich von Kreuzungen auf der Grazer Straße häufig zu Verkehrsunfällen kommt.

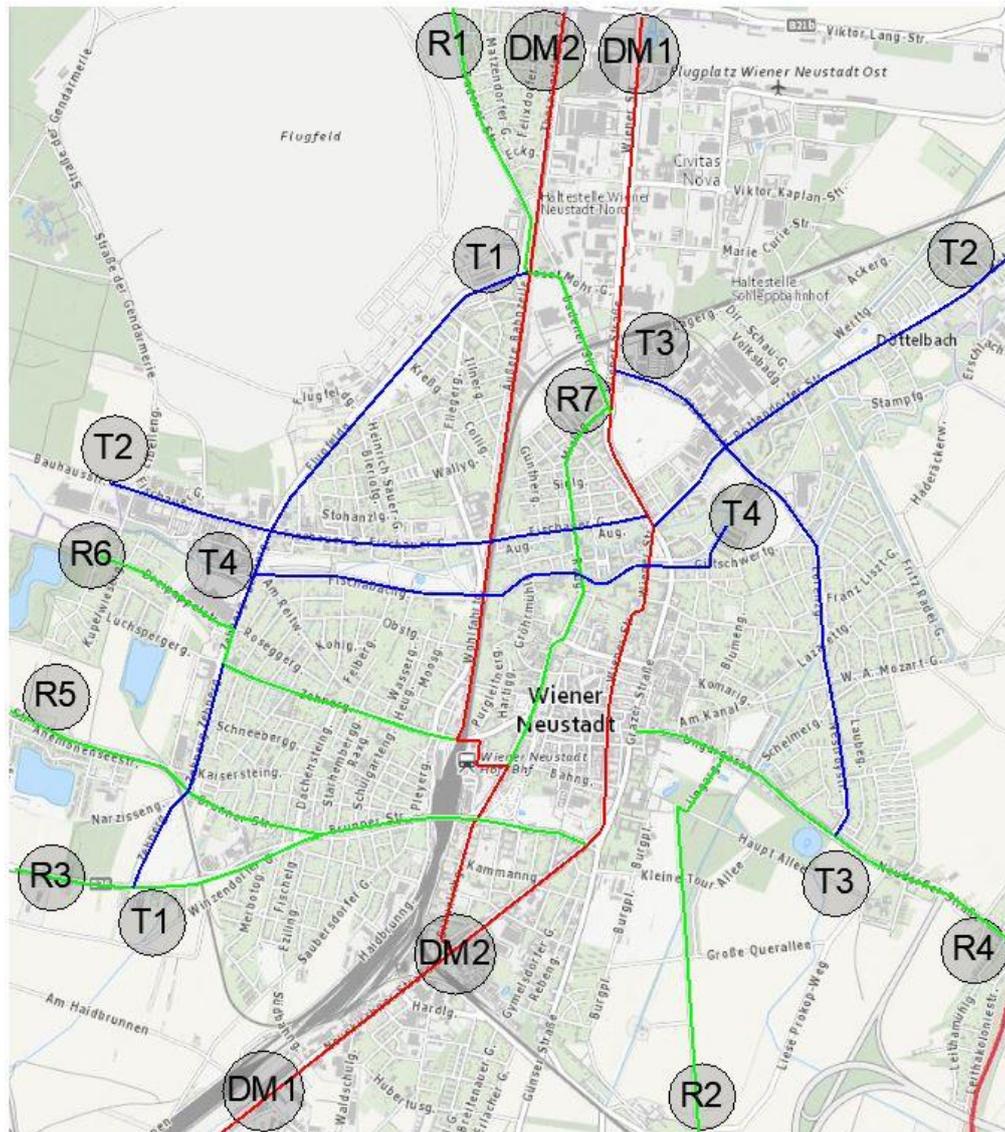
Die Maßnahme der Stadt bezüglich dieser Kritikpunkte ist eine Verbesserung der Radinfrastruktur. Diese umfasst laut dem STEP-WN-2030+ einen Ausbau des Hauptradroutennetzes. Die Hauptradwege sollen stufenweise ausgebaut werden. Es soll darauf geachtet werden, dass die Radfahrer nicht nur eine hochwertige Infrastruktur vorfinden, sondern auch Anspruch auf Räumung ihrer Wege haben, wie Fußgänger und Autofahrer. Dies soll bedeuten, dass auch im Winter die Hauptrouten von Laub und Rollsplitt befreit werden sollen.

Das geplante Hauptradroutennetz soll aus Durchmesser- und Radialverbindungen, Tangentialverbindungen, Anbindungen an Umlandgemeinden und Abstellanlagen an multimodalen Knoten bestehen (siehe **Abb. 14**).

➤ Durchmesser-, Radial- und Ringverbindungen:

- **DM1** Durchmesserroute B17 / Wiener Straße, Neunkirchner Straße (Nord-Süd)
- **DM2** Durchmesserroute Südbahn: B21 → Bahnhof → Ferdinand-Porsche-Ring → Bräunlichgasse
- **R1** Radialroute Badener Straße (Nordspange – B17)
- **R2** Radialroute Akademiepark → entlang Kehrbach
- **R3** Radialroute Puchberger Straße (Wasserturm – Ortsgebiet)
- **R4** Radialroute Ungargasse/Neudörfler Straße
- **R5** Radialroute Brunner Straße (Zehnergürtel – Ortsbeginn)
- **R6** Radialroute Dreipappelstraße → Zehnergasse

- **R7** Radial-Ringroute Mießlgasse → Raugasse → Babenbergerring → Ferdinand-Porsche-Ring → Maria-Theresien-Ring
- Tangentialverbindungen:
 - **T1** Verlängerung Zehnergürtel → Zehnergürtel → Flugfeldgürtel
 - **T2** Pottendorfer Straße/Fischauer Gasse
 - **T3** Stadionstraße → Lorenzgasse → An der Hohen Brücke → Nestroystraße
 - **T4** Franz Reimspieß-Weg → Giltschwertgasse → Am Fische Ufer → Fischabachgasse



LEGENDE:

- Durchmesserverbindungen
- Radial- und Ringverbindungen
- Tangentialverbindungen

Abb. 14: Geplantes Hauptroutennetz der Stadt [8]

Die weiteren Punkte N1-N7, welche im Programm [10] angeführt sind, betreffen die weitere Entwicklung von größeren Gebieten in der Stadt. In diesen Punkten geht es um das Wohnen und die Erholung in und rund um die Stadt. Im STEP 2030+ gibt es diesbezüglich noch kein ausgearbeitetes Konzept für Radwege.

- Radrouten aufgrund von geplanten Stadterweiterungsgebieten und neuen Einrichtungen
 - **N1** Masterplan Bahnhofsviertel

- N2 Entwicklungszone Brunnerstraße
- N3 Entwicklungszone Brunnerfeld
- N4 Nordbogen
- N5 Entwicklungszone Haidbrunngrasse
- N6 Entwicklungszone Peischinger/Breitenauersiedlung
- N7 Civitas Nova (Landeskrlinikum, Freibad, Stadion)

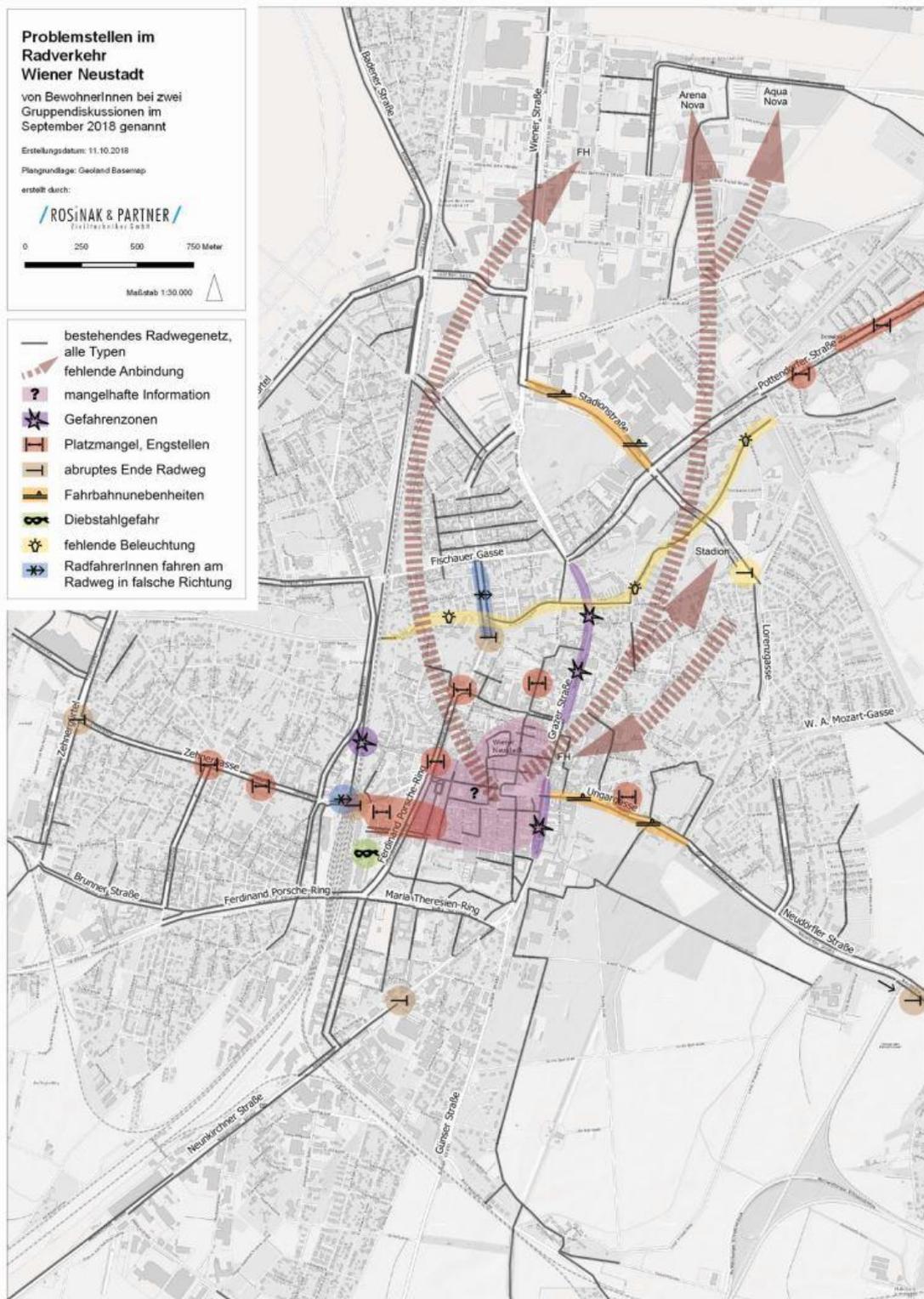


Abb. 15: Übersichtsplan der Stadt mit den Mängeln, welche in Bezug auf STEP 2030+ geändert werden sollen [2]

8 Analyse des Radroutenplans der Radlobby Wiener Neustadt

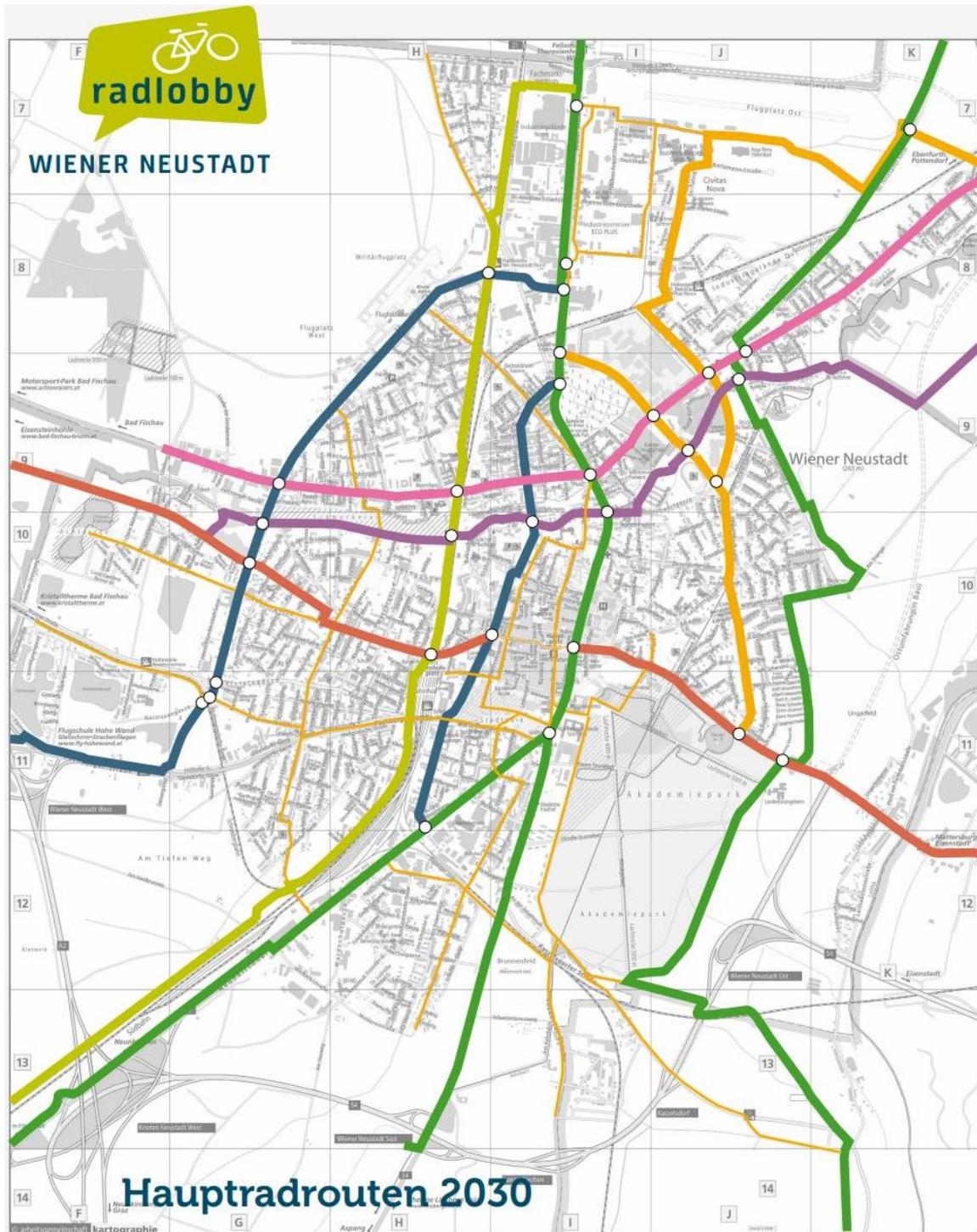


Abb. 16: Haupttradroutenplan der Radlobby Wiener Neustadt [9]

Der Haupttradroutenplan der Radlobby Niederösterreich Abteilung Wiener Neustadt ähnelt sehr einem U-Bahnsystem, wie man es aus vielen Städten kennt, was die Orientierung in der Stadt erleichtern soll. Man erkennt nicht nur Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen, sondern auch Sammel- und Verbindungsrouten zwischen den einzelnen Haupttrouten. Der Plan in (Abb. 16) ist ein übersichtlicher Plan, in dem man sich leicht zurechtfinden kann. Es wäre nur noch wichtig, dass es bei den Knotenpunkten zu einer ausreichenden Beschilderung kommt, damit man sich auch, wie es bei den U-Bahnen ist, zurechtfindet. Vergleicht man nun die bestehenden Radverkehrsanlagen, (siehe Abb. 10) fällt auf, dass sehr darauf geachtet wurde, die vorhandenen Radver-

kehrsanlagen zu verwenden, um möglichst wenig neu errichten zu müssen, was wiederum einen wichtigen Faktor bezüglich Kosten und Wirtschaftlichkeit bedeutet.

9 Vergleich der drei Konzepte

Beim Vergleich der drei Konzepte fällt auf, dass das eigens erstellte Radroutensystem und das der Radlobby Niederösterreich sich auf die gesamte Stadt beziehen. Es sind farblich getrennte Haupttrouten, sowie Sammel- und Verbindungsrouten zu erkennen (siehe **Abb. 13** und **Abb. 16**), welche an ein U-Bahn-System erinnern, was bei richtiger und ausreichender Beschilderung die Orientierung in der Stadt wesentlich erleichtern würde. Bei dem Konzept der Stadt Wiener Neustadt ist dies weniger der Fall, die Stadt ist lediglich auf die bestehenden Radverkehrsanlagen eingegangen und hat diese versucht zu verbinden, es ist kein wirkliches Gesamtkonzept zu erkennen, welches die Orientierung in der Stadt erleichtern würde (siehe **Abb. 14**). Ansonsten gibt es bezüglich der Routenwahl viele Überschneidungen. Dies ist auf die bestehenden Radverkehrsanlagen zurückzuführen, da versucht wurde, die bestehenden Radverkehrsanlagen bestmöglich in das neue Radroutensystem zu integrieren, was natürlich ein wesentlicher Faktor hinsichtlich der Kosten ist. Natürlich ist es trotzdem notwendig, manche Radverkehrsanlagen zu sanieren, um eine sichere Nutzung zu gewährleisten.

10 Fazit

Für die Stadt wäre der Ausbau des Radverkehrsnetzes nicht nur für das Verkehrsaufkommen wichtig, sondern Wiener Neustadt könnte auch eine Vorzeigestadt in Österreich hinsichtlich des Radverkehrs werden. Denn die Stadt wäre, was ihre topographischen Gegebenheiten betrifft, sehr prädestiniert für den Ausbau ihres Radnetzes. In der Stadt ist auch schon eine gewisse Struktur vorhanden, wie die Analyse des bestehenden Radverkehrsnetzes zeigt. Jedoch ist die bestehende Infrastruktur sehr lückenhaft und oft schlecht bis gar nicht markiert. Dies sind die Hauptprobleme des Radverkehrsnetzes von Wiener Neustadt. Es gibt auch einige Stellen, an denen es vermehrt zu Unfällen kommt, diese Bereiche müsste man ebenfalls genauer analysieren und ausbauen, um sie verkehrssicherer zu gestalten. Das Konzept der Stadt ist jedoch noch nicht genug ausgereift, es wurden lediglich einzelne Problemstellen analysiert und diese sollen dann bestmöglich verbessert werden. Es wurde kein richtiges Konzept über die gesamte Stadt entwickelt, um den Radverkehr für die Bevölkerung attraktiver zu gestalten. Im Vergleich dazu hat sich die Radlobby Wiener Neustadt ein Konzept mit einem Hauptradroutensystem über die gesamte Stadt überlegt. Hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise der Stadt wäre es vermutlich sinnvoll, mit der Radlobby zusammenzuarbeiten, und gemeinsam ein sinnvolles Konzept zu erarbeiten, um den Radverkehr für die Bevölkerung attraktiver zu machen. Sowohl die Stadt als auch die Radlobby Wiener Neustadt haben gute Ansätze und wenn diese weiter verfolgt werden, kann aus Wiener Neustadt eine für Radfahrer sehr attraktive Stadt werden.

Literaturverzeichnis

- [1] Niederösterreich Atlas
<https://atlas.noel.gv.at/atlas/portal/noe-atlas/map/Planung%20und%20Kataster/Grundst%C3%BCcke> Zugriff: 7.10.2021
- [2] Weninger A., Roinak W.: *Stadtentwicklungsplan Wiener Neustadt 2030 Verkehrskonzept*, S.11-13; S.20-22, 2021
- [3] Homepages der Gemeinden
https://www.theresienfeld.gv.at/Unsere_Gemeinde/Wissenswertes/Zahlen_Fakten
https://www.lichtenwoerth.at/Wissenswertes/Ueber_Lichtenwoerth/Zahlen_und_Fakten
<https://www.neudoerfl.gv.at/gemeinde/allgemein/zahlen-daten-fakten>
https://www.katzelsdorf.gv.at/Unsere_Gemeinde/Zahlen_und_Fakten
<https://www.bad-fischau-brunn.at/system/web/fakten.aspx?detailnr=179995&menuonr=218592208&noseo=1>
Zugriff: 16.04.2022
- [4] Litzka J., RSV03.02.13, S.6-8, S.54, 2014
- [5] Österreichisches Institut für Bautechnik, *OIB-Richtlinie 4 Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit*, S.7 2.10.4, 2019
- [6] Magistrat der Stadt Wiener Neustadt, Verkehrsamt, *Radkarten der Stadt Wiener Neustadt*, Die Karten wurden per Mail versendet am 05.07.2021
- [7] Statistik Austria
<https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/>
Zugriff:13.10.2021
- [8] Weninger A., Roinak W.: *Stadtentwicklungsplan Wiener Neustadt 2030 Verkehrskonzept*, S.33; 2021
- [9] Radlobby Niederösterreich, *Radweg-Netz nach U-Bahn-Vorbild*,
<https://www.radlobby.org/noe/radlobby-wiener-neustadt-radweg-netz-nach-u-bahn-vorbild/>
Zugriff: 23.07.2021