

RADL- TOUR 2026



Erfahrungsbericht

Inhalt

1. Ausgangssituation	2
2. Planung	2
2.1. Faktoren eines guten Radwegs	2
2.2. Elemente der Route	3
2.3. Richtungsfrage	3
2.4. Fahrverhaltensregel.....	3
3. Die Route.....	4
4. Erkenntnisse der einzelnen Abschnitte.....	5
4.1. Vom Hauptplatz, zum Bahnhof, in den Norden.....	5
4.2. Vom Bahnhof Nord, zum Bahnhof Civitas Nova, zur Pottendorfer Straße.....	6
4.3. Vom Anton-Wodica-Park, entlang der Warmen Fische, bis zum Stadtrand	8
4.4. Von Stadtrand zu Stadtrand (West-Ost)	11
4.5. Von der Pottendorfer Straße, in die Civitas Nova, zum EKZ-Nord.....	15
4.7. Parallel entlang und direkt auf der B26	20
4.8. Durch die Gymeldsdorfer Vorstadt und Breitenauer Siedlung.....	21
4.9. Von der Neunkirchner Straße in und durch den Akademiestadtpark	21
4.10. Vom Akademiestadtpark zum Bootshaus	23
5. Fazit	24

Vorwort

Dieses Dokument richtet sich an alle, die aktiv in Wiener Neustadt mit dem Rad unterwegs sind oder dies gerne wären. Es teilt unsere praktischen Erfahrungen mit dem städtischen Radwegenetz und zeigt auf, wo die Infrastruktur bereits gut funktioniert – und wo dringender Handlungsbedarf besteht.

An der Radltour 2026 beteiligten sich Personen unterschiedlichen Alters mit variierendem Wissen über das Radfahren in Wiener Neustadt und einzelnen Stadtvierteln. Diese vielfältige Perspektive ermöglicht es uns, nicht nur spezifische Problemstellen zu identifizieren, sondern auch allgemeine Herausforderungen für Radfahrer:innen in Wiener Neustadt aufzuzeigen – von der Sicherheit über die Fahrqualität bis hin zur Verlässlichkeit der Radwege.

Unser Ziel ist es, der Stadt einen Realitätscheck zu geben, aber auch konkrete Lösungsvorschläge zu unterbreiten, mit denen sie das Radwegenetz kontinuierlich verbessern kann.

1. Ausgangssituation

Die Stadt Wiener Neustadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2030 auf bis zu 20 Prozent zu steigern.¹ Zu diesem Zweck wurde mit dem Stadtentwicklungsplan 2030+ die Radverkehrsoffensive ins Leben gerufen. Seit 2018 wird diese jährlich neu aufgelegt – mit baulichen, rechtlichen und kommunikativen Maßnahmen.

Unserer Einschätzung nach ist diese Offensive jedoch längst nicht mehr zielführend. Das Maßnahmenvolumen der vergangenen acht Jahre ist überschaubar; man könnte meinen, es sei erst ein einziges Jahr vergangen. Mittlerweile wirkt das Vorgehen der Stadtregierung nur noch wie eine Show, um nicht nichts zu tun. Das schleppende Tempo und die fehlende Vision, wie Radfahren in Wiener Neustadt am Ende des Jahrzehnts aussehen soll, haben uns NEOS, zum Handeln veranlasst.

Wir wollen keine vom Alltag losgelösten Maßnahmen, die nur einzelne Fäden am Fleckerlteppich des bestehenden Radwegenetzes weiterstricken. Stattdessen brauchen wir eine Verkehrspolitik, die auf die Bedürfnisse von Radfahrer:innen im Kontext des städtischen Alltags eingeht. Unser Ziel ist ein Radwegenetz, das sicheres, komfortables und zügiges Fahren in der gesamten Stadt ermöglicht.

2. Planung

2.1. Faktoren eines guten Radwegs

Bevor wir Kritik üben, müssen wir zunächst klarstellen, was unsere Ansprüche an den Radverkehr sind: Was zeichnet einen guten Radweg für uns aus?

1. **Bauliche Qualität:** Ideal ist ein getrennter Radweg, der asphaltiert oder gepflastert ist und keine durchgehenden Risse oder Wölbungen aufweist.
2. **Sicherheit:** Klare Sichtverhältnisse – sowohl für Radfahrer:innen als auch für den motorisierten Verkehr – sowie eindeutige Vorrangsregeln. Zudem sollten Kreuzungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden vermieden werden, etwa durch Unterführungen oder parallele Wegführungen).
3. **Zeitliche und räumliche Effizienz:** Wie schnell komme ich von A nach B, ohne Umwege in Kauf nehmen zu müssen, die die anderen Kriterien beeinträchtigen?
4. **Fahrkomfort:** Abhängig von der baulichen Qualität, aber auch von Faktoren wie Sonnenschutz, Windschutz entlang der Strecke oder dem Höhenprofil.

¹ Stadt Wiener Neustadt: Die Stadt für's Leben, Der Stadtentwicklungsplan für Wiener Neustadt (2022) S. 112.

2.2. Elemente der Route

Wo wollen wir mit dem Rad fahren? Am besten überall – das ist jedoch an einem Tag nicht machbar. Um dennoch so viele verschiedene Orte wie möglich zu besuchen, haben wir mehrere Elemente berücksichtigt, die uns durch die gesamte Stadt führen:

1. **„Alltagsstrecken“:** Hier wurden per Online-Aufruf die bevorzugten Routen der NEOS-Community abgefragt.
2. **Potenzielle Schnellradwege:** Durchgängige Verbindungen, die sich durch weite Teile der Stadt ziehen.
3. **Verbindungen zwischen Stadtteilen:** Idealerweise fährt man direkt von Stadtteil A nach B – ohne Umweg über C.
4. **Radverkehrsoffensive 2026:** Die Stellen, die durch die geplanten baulichen Maßnahmen verbessert werden sollen.

Als zusätzliche Orientierungshilfe für die Routenerstellung haben wir außerdem den Schnellrouten-Vorschlag der Radlobby Wiener Neustadt², die Radkarte der Stadt Wiener Neustadt³ und das Radbasisnetz NÖ Atlas⁴ herangezogen.

2.3. Richtungsfrage

Zusätzlich musste abgewogen werden, in welcher Richtung – und damit auf welcher Straßenseite – ein Streckenabschnitt verlaufen soll. Denn abgesehen von beidseitig befahrbaren Radwegen oder verkehrsberuhigten Zonen gibt es auf derselben Straße oft zwei völlig unterschiedliche Fahrerlebnisse.

2.4. Fahrverhaltensregel

Fokus der Radltour ist jene Infrastruktur, die explizit für Radfahrer:innen konzipiert wurde. Das bedeutet:

- Wir halten uns stets an Radwege sowie deren Verläufe gemäß Beschilderung und Markierungen.
- Radwege haben Vorrang vor allen anderen Optionen.
- Sollte ein Radweg enden, müssen wir den nächsten so schnell wie möglich aufsuchen.
- Wir fahren so, als wären wir unerfahrene Radfahrer:innen, die hauptsächlich der Routenführung der Stadt vertrauen.

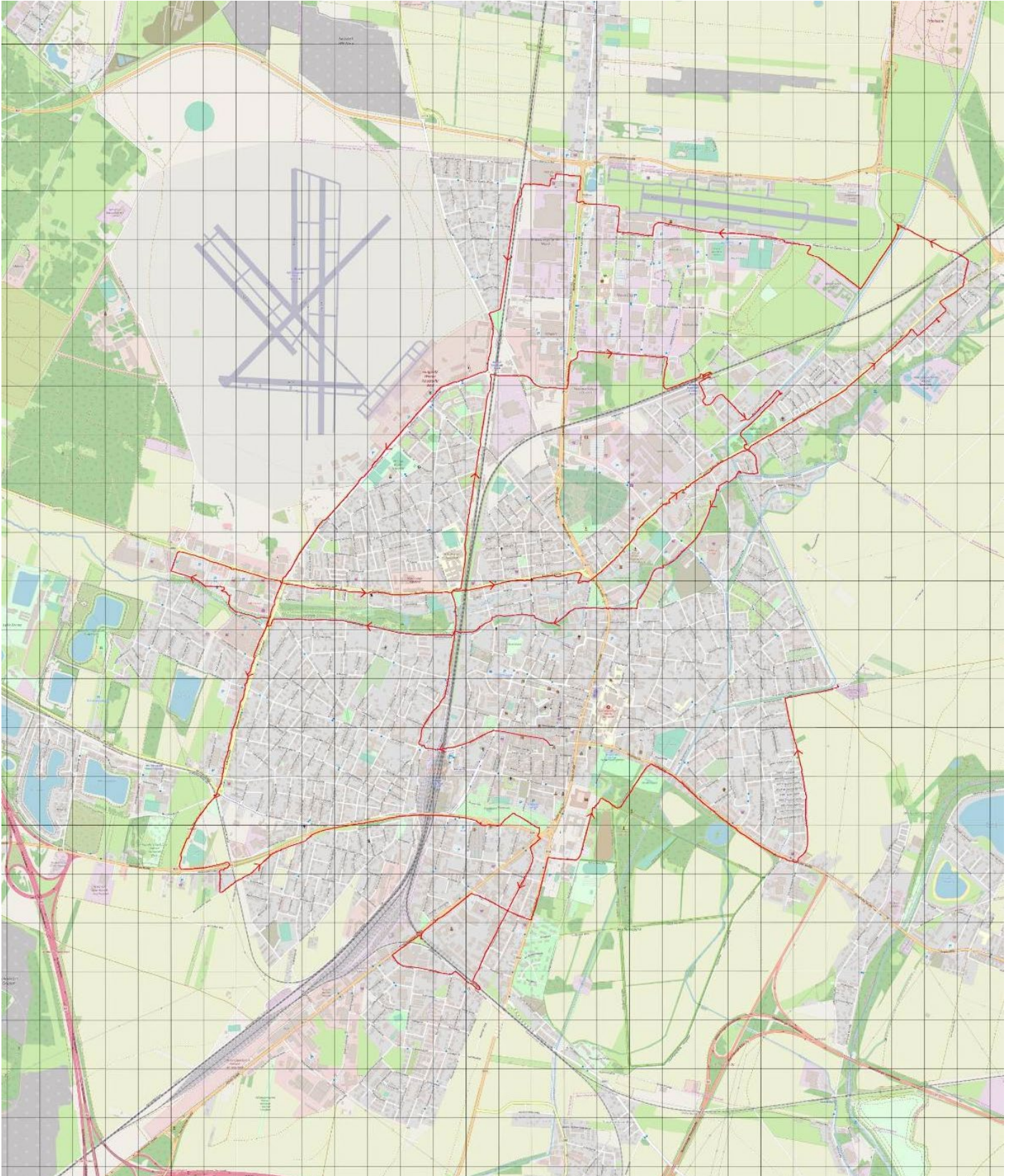
² Radlobby Wiener Neustadt: Radweg-Netz nach U-Bahn-Vorbild (10. Dezember 2020) URL: <https://www.radlobby.org/noe/radlobby-wiener-neustadt-radweg-netz-nach-u-bahn-vorbild/>

³ Stadt Wiener Neustadt: Radverkehr, URL: <https://www.wiener-neustadt.at/de/service/radverkehr>

⁴ Land Niederösterreich: NÖ Radwege, URL: <https://atlas.noegv.at/atlas/portal/noe-atlas/map/Verkehr/N%C3%96%20Radwege#1>

3. Die Route

Wir sind in 2 Stunden und 45 Minuten (Pausen nicht miteinberechnet) rund 37,1 Kilometer gefahren.



4. Erkenntnisse der einzelnen Abschnitte

4.1. Vom Hauptplatz, zum Bahnhof, in den Norden: Hauptplatz – Herzog-Leopold-Straße - Kollonitschgasse – Bahnhofsunterführung – Kreisverkehr Bahnhof – Wohlfahrtsgasse - Äußere Bahnzeile

Unsere Radltour startete am Hauptplatz und führte uns über die Herzog-Leopold-Straße direkt zur ersten kritischen Stelle. Nach der Radfahrerüberfahrt an der Kreuzung beim BORG mündet der Radweg in die Kollonitschgasse bereits nach 30 Metern in die Fahrbahn.

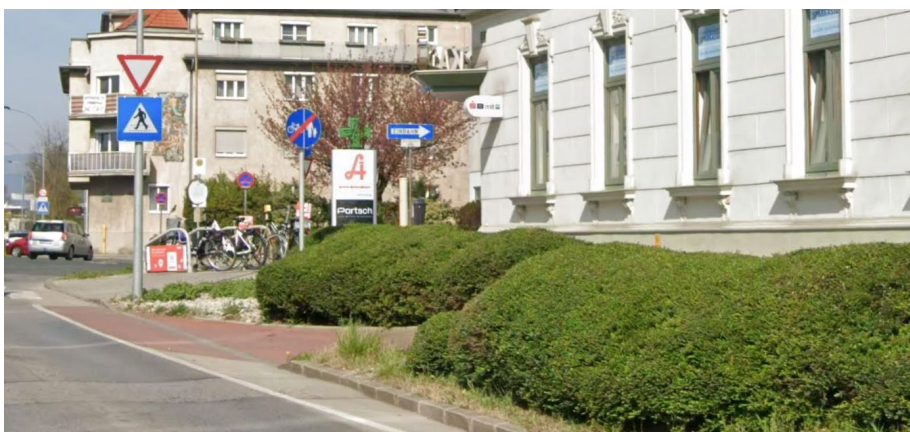
Verbesserungsvorschläge: Hier müsste es einen beidseitig befahrbaren Radweg entlang der gesamten Kollonitschgasse geben. Seit der Radverkehrsoffensive (RVO) 2023 gibt es dazu keinen Fortschritt mehr – aktueller Stand sei „in Planung“.



Die „Startrampe“ in die Kollonitschgasse.

An der nächsten Kreuzung am Hauptbahnhof konnten wir kurz vor der Unterführung wieder auf einen Geh- und Radweg auffahren. Dieser mündet jedoch kurz vor dem nächsten Kreisverkehr in die Fahrbahn. Die dortigen Sträucher behindern teilweise die Sicht auf und von Radfahrer:innen.

Verbesserungsvorschläge: Der Radweg sollte hier nicht aufgelöst werden, sondern als Geh- und Radweg auf der rechten Seite, am Kreisverkehr vorbei, weitergeführt und direkt an die Wohlfahrtsgasse und Zehnergasse angeschlossen werden.



Der Ende des Radwegs in den Kreisverkehr – Perspektive aus einem Auto.

Vom Kreisverkehr aus bogen wir in die Wohlfahrtsgasse ein. Hier zeigt sich das typische Muster für Radwege in Wiener Neustadt: ein Fleckerlteppich. Zuerst fährt man auf einen getrennten Radweg, der nach 300 Metern in einen Fahrstreifen mündet. Nach weiteren 180 Metern löst sich der Fahrstreifen in der Bodenmarkierung für die Bushaltestelle auf. Auf Höhe der Obstgasse kommt man auf einen Geh- und Radweg. Nach 300 Metern geht dieser erneut in einen Fahrstreifen über, der nach 240 Metern kurz vor dem Kreisverkehr bei der HTL endet. Um wieder auf eine Radführung zu kommen, muss man kurz in den Kreisverkehr, um über die Radfahrerüberfahrt zur Äußeren Bahnzeile zu gelangen.

Verbesserungsvorschläge: Ein standardisierter Radweg entlang der gesamten Wohlfahrtsgasse. Optional könnte der Radverkehr – statt entlang der Fahrbahn – ganz in die Äußere Bahnzeile verlegt und der entkoppelte Weg dort etwas verbreitert werden. Außerdem braucht es eine bessere Anschlussmöglichkeit an die Radfahrerüberfahrt am HTL-Kreisverkehr oder allgemein eine Möglichkeit, die Fischauer Gasse gefahrlos zu überqueren.



Das Ende des getrennten Radwegs auf Höhe Pöckgasse, der dann erst auf Höhe Obstgasse als getrennter Geh- und Radweg weitergeht.

Sobald wir auf der Äußeren Bahnzeile waren, ließ es sich sehr angenehm und ungestört fahren. Nur an der Kreuzung Wöllersdorfer Straße, wo die Bahnunterführung bei NEMETZGUSS liegt, war der Blick auf von rechts kommende Autos sehr eingeschränkt.

Verbesserungsvorschläge: Ein Verkehrsspiegel mit Blick nach rechts in die Bahnunterführung der Pernerstorferstraße.

4.2. Vom Bahnhof Nord, zum Bahnhof Civitas Nova, zur Pottendorfer

Straße: Josef-Mohr-Gasse – Wiener Straße - Prof.-Dr.-Stephan-Koren-Straße - Samuel-Morse-Straße – Marie-Curie-Straße – Unterführung Civitas-Nova-Bahnhof – Schleppbahngasse – Kreisverkehr – Ackergasse – Mairegasse – Werftgasse – Holzbrücke - EuroVelo9

Auf Höhe der Matthias-Schönerer-Gasse beginnt in der Äußeren Bahnzeile ein Radfahrstreifen, der kurz darauf im Kreisverkehr am Bahnhof Nord endet. Von hier sind wir rechts in die Josef-Mohr-Gasse eingefahren, wo ein neuer Radfahrstreifen beginnt.

Dieser führt bis zur Ampel an der Wiener Straße. An der Ampel ist die Beschilderung für den querenden Geh- und Radweg – vor allem bei parkenden Autos – kaum sichtbar. Um links abzubiegen, haben wir uns in die entsprechende Spur eingereiht und sind dann auf die Wiener Straße aufgefahren. Erst nach 200 Metern, bei der nächsten Ampel, konnten wir wieder auf einen getrennten Radweg in der Prof.-Dr.-Stephan-Koren-Straße auffahren.

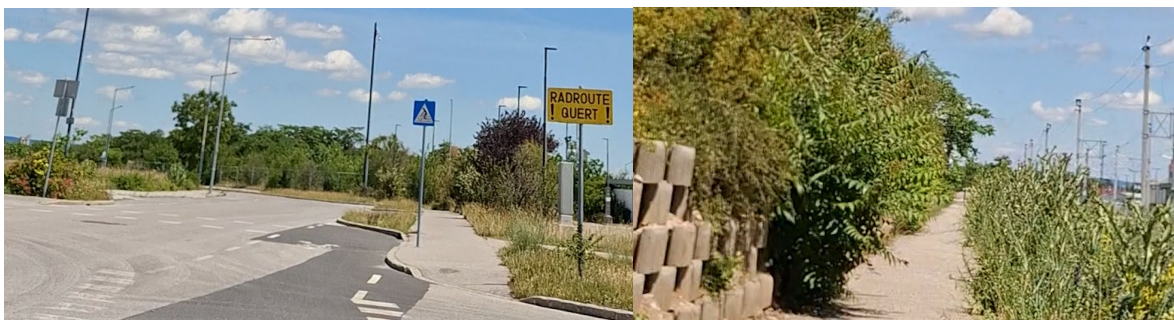
Verbesserungsvorschläge: Die Josef-Mohr-Gasse ist generell sanierungsbedürftig; Schlaglöcher und Risse befinden sich vor allem auf dem Radfahrstreifen. Um direkt auf den Radweg auf der anderen Seite der Wiener Straße zu gelangen, sollte ein Teil des Randsteins geradeaus von der Ampel abgesenkt werden, um dort mit dem Fahrrad hochfahren zu können.



Perspektive am Rad beim Einreihung an der Ampel und die Route, die wir danach gefahren sind.

Wir sind dem Radweg entlang der Samuel-Morse-Straße gefolgt, bis wir auf Höhe der Ludwig-Boltzmann-Straße nach rechts in Richtung der Gleise der Pottendorfer Linie gefahren sind. Dort endet der Radweg nach 200 Metern. Nur ein schmaler, überwuchelter Weg führt von dort aus zum Bahnhof Civitas Nova.

Verbesserungsvorschläge: Entgrünung und Weiterführung des Radwegs entlang der Gleise bis zum Bahnhof Civitas Nova.



Radweg teilt sich auf Höhe der Ludwig-Boltzmann-Straße.

Überwuchelter Weg entlang der Bahngleise.

Danach ging es für uns durch die Unterführung des Bahnhofs Civitas Nova. Auf der anderen Seite gibt es keine weitere Radroutenführung. Wir hätten also in alle Richtungen weiterfahren können. Unser Ziel war jedoch die Holzbrücke über den Kanal.

Verbesserungsvorschläge: Beschilderung, wie man von dort aus am besten auf den EuroVelo9 kommt.

4.3. Vom Anton-Wodica-Park, entlang der Warmen Fischa, bis zum Stadtrand: Baurat Schwarz-Gasse - Stampfgasse – Radweg Warme Fischa - Franz-Reimspiess-Weg – Glitschwertgasse – Radweg Warme Fischa – Am Fischa-Ufer - Bahnunterführung an der Schmuckerau – Fischabachgasse – Ampelsystem Fischapark - Biotop-Weg entlang des Fischaparks – Parkplatz Reiter – Josef-Feichtinger-Gasse – Libellengasse

Von der Kreuzung an der Otto-Glöckl-Volksschule aus sind wir auf eine der wahrscheinlich besten Routen in Wiener Neustadt gefahren. Der Geh- und Radweg entlang der Warmen Fischa verläuft parallel und getrennt zu den Hauptstraßen und verbindet den östlichen mit dem westlichen Stadtrand. Leider wird die Strecke jedoch häufig unterbrochen, weil sie sich mit Straßen kreuzt.

Bis zur Stadionstraße kamen wir gut voran. Dort gibt es nur einen Zebrastreifen, weshalb wir kurz absteigen mussten. Ehrlich gesagt wäre selbst eine Radfahrerüberfahrt aufgrund des stark frequentierten Einkaufsverkehrs keine Garantie für eine sichere Überquerung.

Verbesserungsvorschläge: Eine Fußgänger- und Radfahrerampel wäre zwar wünschenswert, ist aber aufgrund des starken Autoverkehrs – der sich leicht bis in den Kreisverkehr vor dem EKZ-Merkurcity stauen könnte – nicht zielführend. Stattdessen schlagen wir eine leichtere Variante vor: nach der Ergänzung einer Radfahrerüberfahrt, sollen ca. 20 Meter in beiden Richtungen neue Warnhinweise aufgestellt, sowie eine Blinkampel über der Überquerung installiert werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob an dieser Stelle eine Unterführung möglich wäre, die Radfahrer:innen unter die Brücke leitet. So ließe sich der Verkehr flüssiger gestalten.



Radweg kreuzt die Stadionstraße.



Blinkampel über Zebrastreifen – Beispiel Pottendorfer Straße.

Aus dem Franz-Reimspieß-Weg kommend war uns zunächst unklar, ob man geradeaus durch die Grünanlage fahren darf. Deshalb bogen wir links in Richtung Glitschwertgasse ab. An der nächsten Kreuzung bogen wir dann nach rechts ab. Diese Stelle war von Schlaglöchern übersät. Nach der Ampel an der Grazer Straße ging es auf einen

Radfahrstreifen entgegen der Einbahn. Dieser ist kurz vor der Kreuzung Wiener Straße ebenfalls von Schlaglöchern und Rissen übersät.

Verbesserungsvorschläge: Der unten abgebildete Weg rechts entlang der Warmen Fische sollte verbreitert und als Geh- und Radweg ausgewiesen werden. Er mündet kurz vor der Ampel an der Grazer Straße auf den Gehweg. Dort müsste der Randstein abgesenkt werden, damit Radfahrer:innen wieder auf die Fahrbahn gelangen können. An der Ampel könnte eine Fahrrad-Abstellbox markiert werden (farblich gekennzeichnete Bereich nach dem Haltestreifen, auf dem Radfahrer:innen statt neben einem Auto halten können, z. B. am Ende des Eyserspergrings in die Grazer Straße). Alternativ könnte auch hier geprüft werden, ob eine Unterführung machbar wäre. Dringend notwendig ist eine Straßensanierung – insbesondere, weil die halbe Glitschwertgasse ab dem Eislaufplatz bereits saniert wurde, nicht aber die zweite Hälfte in Richtung Grazer Straße.



Weg (rechts) durch die Grünanlage.



Desolate Stelle Franz-Reimspiess-Weg / Glitschwertgasse.

Der Abschnitt entlang der St. Christiana ist nicht vollständig asphaltiert. Neben der abgebildeten Engstelle ist er teils nicht breit genug für den dortigen Geh- und Radverkehr.

Verbesserungsvorschläge: Der kurze Abschnitt muss vollständig asphaltiert werden. Die Engstelle muss verbreitert werden. Dafür müsste ein Baum weichen, die Kurve entschärft und die Wölbung abgesenkt bzw. dahinter aufgefüllt werden.



Kurzer Abschnitt mit Schotterbelag.



Gewölbte Engstelle zwischen Baum und Zaun.

Der Geh- und Radweg endet an der Raugasse auf einem Gehweg, den wir kurz befahren mussten, um im Zick-Zack-Manöver über die Radfahrerüberfahrt zu kommen.

Verbesserungsvorschläge: Der Gehweg muss verbreitert werden, damit sowohl Fußgänger:innen als auch Radfahrer:innen dort Platz haben. Dies ist nur mit einer Verbreiterung der Brücke bzw. einer Verlegung des Geländers um einen Meter möglich.

Der Geh- und Radweg mündet in die Gasse „Am Fischa-Ufer“ und kurz darauf in die Gröhrmühlgasse, wo wir schlechte Sicht auf von rechts kommende Autos hatten. Danach folgten wir der Gasse bis zur Bahnunterführung.

Verbesserungsvorschläge: Ein Verkehrsspiegel mit Blick nach rechts in die Gröhrmühlgasse.

Die Kreuzung an der Wohlfahrtgasse ist unnötig kompliziert: Um in die Fischabachgasse zu gelangen, soll man nicht geradeaus fahren, sondern – sobald man aus der Bahnunterführung kommt – zuerst links, dann rechts und schließlich geradeaus abbiegen. Abgesehen davon, dass dieser Weg aufgrund der Sperrung der Äußeren Bahnzeile aktuell nicht befahrbar ist, würde man ihn erst bemerken, wenn man bereits falsch gefahren ist.

Verbesserungsvorschläge: Die Kreuzung muss entwirrt werden. Das Zick-Zack-Manöver ist nicht zielführend. Stattdessen sollte das Geradeaus- und Linksfahren wieder erlaubt werden, wie es jahrelang gehandhabt wurde, um mit dem Rad in die Fischabachgasse zu gelangen.



Beidseitig befahrbare Radfahrerüberfahrt, wo man von unserer Richtung kommend nicht nach links weiterfahren darf.

Die Fischabachgasse endet am Zehnergürtel. Dort sahen wir auf der anderen Straßenseite einen versteckten Weg, der durch das Biotop des EKZ-Fischapark führt. Unsere erste Überlegung war: *Dorthin wollen wir, da geht es weiter – wie kommen wir hin?*

Der Geh- und Radweg des Zehnergürtels führt in beide Richtungen, weil er linksrum beidseitig befahrbar ist und zur Ampel vor dem Fischapark führt, wo wir direkt eine Radfahrerüberfahrt sahen. Deshalb fuhren wir dorthin und mussten drei Minuten in der prallen Sonne auf Grün warten – obwohl an diesem Feiertag kein reguläres Verkehrsaufkommen herrschte.

Verbesserungsvorschläge: Beschilderung am Ende der Fischabachgasse, die anzeigt, wohin man in beide Richtungen kommt; insbesondere, dass es rechtsrum eine

alternative Radfahrerüberfahrt auf Höhe der Josef-Feichtinger-Gasse gibt. Ein Feiertags-/Sonntags-Rhythmus für die Ampel am Fischapark oder deren Abschaltung an solchen Tagen.

Nachdem wir die Ampel überquert hatten, bogen wir in den besagten Weg am Biotop ein. Erst dann fiel uns auf, dass es keine Beschilderung gab, die anzeigt, ob es sich hier um einen Radweg handelt. Nur in der Dreipappelstraße steht ein entsprechendes Schild, wenn man von dort auffährt. Unter der Rampenbrücke vom Fischapark-Parkdeck teilt sich der Weg. Wir gingen davon aus, dass man auch problemlos nach rechts fahren könnte. Dort gibt es jedoch nur einen Gehweg, über den wir beim Parkplatz A (gegenüber vom Reiter) ankamen. Von dort fuhren wir weiter auf der Josef-Feichtinger-Gasse nach Westen bis zur Libellengasse, die in den letzten Kreisverkehr vor der Stadtgrenze führt. Dort beginnt der Radfahrstreifen der Fischauer Gasse stadteinwärts.

Verbesserungsvorschläge: Wenn man vom Zehnergürtel aus in das Biotop einfährt, braucht es dort ein Geh- und Radweg-Schild. An der Wegteilung wäre ein weiteres Schild sinnvoll – man sollte linksrum weiterfahren.



Der Weg trennt sich hier nach links, in Richtung Dreipappelstraße und rechts, Richtung Josef-Feichtinger-Gasse. Während linksrum der Geh- und Radweg führt, ist rechtsrum nur ein enger Gehweg.

4.4. Von Stadtrand zu Stadtrand (West-Ost) über die Fischauer Gasse und Pottendorfer Straße:

Gleich zu Beginn wurden wir am Fahrradstreifen zwischen Fahrbahn und Rechtsabbiegespur eingequetscht. Der Fahrradstreifen führt dann weiter entlang der Fahrbahn – mit kurzer Unterbrechung durch den Kreisverkehr auf Höhe der Josef-Hais-Gasse – und mündet 100 Meter vor der Ampel am Zehnergürtel in einen getrennten Geh- und Radweg.

Verbesserungsvorschläge: Für diesen gesamten Abschnitt braucht es einen durchgehenden Geh- und Radweg vom Kreisverkehr bis zur Ampel. Auf der rechten Seite gibt es mehr als genug Platz, wobei größtenteils nur ein Teil der Grünstreifen mit dem Fahrradstreifen ausgetauscht werden müsste.



Gleich zu Beginn eine gefährliche Stelle – auch bis zum Geh- und Radweg an der Ampel muss man zusätzlich achtsam sein, dass einem kein rechtsabbiegendes Auto mitnimmt. Alle 10 Meter gibt es nämlich eine Einfahrt.

An der Ampel fahren wir geradeaus. Die Rampe, die auf eine Nebengasse entlang der Fischauer Gasse führt, ist uns zunächst nicht aufgefallen. Die dortigen Schilder sind nicht optimal platziert. Wenn man von der Rampe abfährt, ist zudem schlecht erkennbar, ob von rechts Autos kommen könnten.

Verbesserungsvorschläge: Nach der Kreuzung sollte die farbliche Markierung auch in Richtung der Rampe ausgemalt sein, nicht nur nach links und rechts. Ein Verkehrsspiegel unten an der Rampe mit Blick nach rechts (für den Schulterblick).



Man sieht hier recht gut, dass die Ampel und dessen Pfeiler das Schild bei der Rampe verdecken. Am Ende-Schild sollte auch ein Verkehrsspiegel hängen.

Wir folgten der Nebengasse bis zu ihrem Ende auf Höhe der Alfred-Höchstätter-Gasse. Hier war unklar, welche Route die beste ist: Man könnte rechts in die Gasse einbiegen (und an der Schuckerau wieder herauskommen). Alternativ führt ein Links-Rechts-Manöver auf die Fischauer Gasse, wo wieder ein Radweg beginnt, dem wir gefolgt sind. Dieser schmale Fahrradstreifen endet am HTL-Kreisverkehr.

Verbesserungsvorschläge: Am Ende der Nebengasse sollte eine Beschilderung die weitere Wegführung anzeigen, dass man hier den Anschluss wieder direkt auf die Fischauer Gasse findet, aber auch, dass es eine ruhigere Option rechtsrum in Richtung Schmuckerau gibt.



Ende der Nebengasse. Man sieht, dass in der Fischauer Gasse wieder ein Fahrradstreifen beginnt, nur sehr schlecht.

Am HTL-Kreisverkehr folgten wir der Fischauer Gasse. Bis zur großen Kreuzung „Am Auge Gottes“ gibt es keinerlei Radweg, wir mussten also auf der Fahrbahn radeln. An der Ampel bestünde die Möglichkeit, auf den mittleren Fahrstreifen zu wechseln, um in die Pottendorfer Straße zu gelangen. Allerdings gibt es auf der Rechtsabbiegerspur eine Fahrradampel, weshalb wir uns dort anreihen. Diese Ampel ist aber im gleichen Takt wie die große daneben. Direkt rechts nach der Ampel beginnt ein getrennter Radweg, der auf eine Radfahrerüberfahrt in der Wiener Straße führt. Von dort kommt man dann auf die große Radfahrerüberfahrt über die Grazer Straße.

Verbesserungsvorschläge: Schon bevor sich die Fahrrichtungen auf der Kreuzung teilen – auf Höhe der Drehergasse – könnte ein Schild installiert werden, das Radfahrer:innen rät, sich rechts zu halten. An der Rechtsabbiegerspur sollte statt der Fahrradampel ein Grünabbiegerpfeil installiert werden, damit man immer auf den Radweg auffahren darf und nicht zwei Ampeltakte abwarten muss, um sicher in die Pottendorfer Straße zu kommen. Alternativ könnte man die Radfahrerüberfahrt samt Zebrastreifen in der Wiener Straße näher an die Kreuzung verlegen, sodass man direkt von der Fischauer Gasse auf eine durchgehende Radfahrerüberfahrt auffahren kann.



Auf der Rechtsabbiegerspur – man sieht den Radweg, auf den man nur bei Grün auffahren darf. Danach folgt man der Route auf der Karte, wobei man bei der Radfahrerüberfahrt über die Grazer Straße nochmal anhalten muss, weil die Ampel in der Zeit, in der man im Zick-Zack fährt, wieder rot ist.

Wir fahren vom „Auge Gottes“ die gesamte Pottendorfer Straße stadtauswärts. Und auch hier gilt: Fleckerteppich. Die Strecke beginnt als Radfahrstreifen. Bei der Ampel an der Europaallee wird man kurz auf den Gehsteig geschickt, direkt danach wieder auf einen Radfahrstreifen. Auf Höhe des Fanny-Parks fährt man wieder auf einen Geh- und Radweg auf.

Verbesserungsvorschläge: An der Ampel zur Europaallee ist unklar, ob man dem Fußgängersignal oder dem Autosignal untersteht. Am besten tauscht man das Lichtsymbol der Fußgängerampel gegen eines aus, auf dem auch ein Radfahrer abgebildet ist.

Nach der Kreuzung an der Stadionstraße fahren wir kurz auf einen Geh- und Radweg auf, der abrupt hinter der Bushaltestelle 41/60 aufgeteilt wird. Hier soll man scharf links zwischen zwei Büschen durchfahren, um auf den getrennten Radweg neben der Fahrbahn zu kommen. Dort fährt man dann – einmal unterbrochen durch den Parkplatz vor dem Greenpoint – bis zur Bushaltestelle Volksbadgasse, die wir auf einem viel zu schmalen Geh- und Radweg umfahren mussten.

Verbesserungsvorschläge: Der Abschnitt zwischen den beiden Bushaltestellen sollte als durchgehender Geh- und Radweg gestaltet werden. An der Haltestelle Volksbadgasse sollte der Radweg besser über die Haltefläche verlaufen, wofür man die vormals abgesenkten Randsteine wieder installieren sollte.



Die Schikane zwischen den zwei Büschen ist leicht zu übersehen.



Der zu schmale Geh- und Radweg.

Nach der Radfahrerüberfahrt über die Josef-Bierenz-Gasse kommt man wieder auf einen schmalen, getrennten Radweg, der nach 150 Metern in einen Geh- und Radweg übergeht. Dieser führt an der Otto-Glöckel-Schule vorbei und erst auf Höhe der Massenhausergasse gibt es eine Radfahrerüberfahrt, die direkt in einen Fahrradstreifen mündet. Erst auf Höhe der Kornmühlengasse beginnt wieder ein Geh- und Radweg. Der Radweg endet ohne Alternativen an der Bushaltestelle Am Schafflerhof.

Verbesserungsvorschläge: Am besten löst man den Radweg stadtauswärts an der Kreuzung zur Otto-Glöckel-Schule auf und macht stattdessen den auf der

gegenüberliegenden Seite offiziell beidseitig befahrbar. Diese Regelung kann wieder auf Höhe des Billas mit einer Radfahrerüberfahrt aufgelöst werden.



Radfahrerüberfahrt wird zu Fahrradstreifen.



Hier endet der Radweg in der Pottendorfer Straße.

4.5. Von der Pottendorfer Straße, in die Civitas Nova, zum EKZ-Nord:

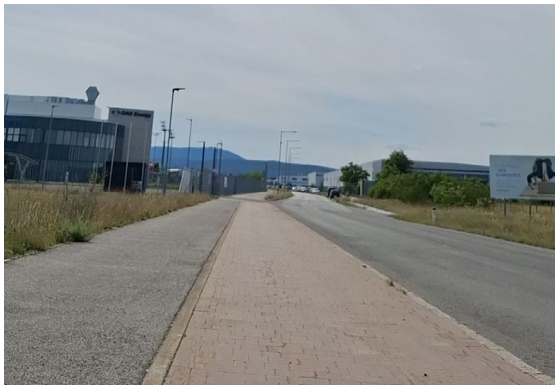
Niederländergasse – Bahnunterführung Am Schafflerhof – Radweg entlang Kanal – Ferdinand-Graf-von-Zeppelin-Straße – Werner-Heisenberg-Straße – Nikolaus-August-Otto-Straße - Kreisverkehr – Wiener-Straße-Werkstraße – EKZ Nord Parkplatz – Johann-Giefing-Straße – Unterführung

Am Ende des Radwegs in der Pottendorfer Straße mussten wir kurz auf die Fahrbahn fahren, um links in die nächste Gasse einzubiegen. Durch die Niederländergasse kamen wir zu einer Bahnunterführung. Dort fuhren wir durch und folgten dem Feldweg bis zur Schafflerbrücke.

Verbesserungsvorschläge: Weiterführung des Radwegs am Ende der Pottendorfer Straße. Nach dem Auffahren auf die Haltefläche sollte es eine Radfahrerüberfahrt am Zebrastreifen geben, um sicherer links in die Niederländergasse abzubiegen. Am Ende der Gasse sollte ein Schild die Weiterfahrt in Richtung Schafflerbrücke und EuroVelo9 erklären. Wichtig wäre auch die Anbindung an die neu installierte Ampel am Ortsrand bzw. an die im Zuge der Ostumfahrung gebauten Radwege. Hier fehlen uns jedoch die Informationen, wie die Radanbindung an Lichtenwörth und Eggendorf geregelt wird.

Wir radelten am Kanal stadteinwärts und bogen nach der ersten Möglichkeit rechts ab. So kamen wir an der Ferdinand-Graf-von-Zeppelin-Straße heraus. Zunächst war unklar, ob und wie lange der Radweg beidseitig befahrbar ist. Eine ungekennzeichnete Absenkung führt nach 150 Metern auf die richtige Fahrseite. Der Radweg ist gepflastert und wird mehrfach durch Absenkungen für Einfahrten oder Fußgänger:innen unterbrochen – die Strecke ist sehr holprig.

Verbesserungsvorschläge: Markierung des kurzen beidseitig befahrbaren Abschnitts und Radfahrerüberfahrt dort, wo die beidseitige Befahrbarkeit endet. Hebung der Absenkungen entlang der Ferdinand-Graf-von-Zeppelin-Straße.



Kurzer beidseitig befahrbarer Abschnitt.



Der gepflasterte Weg ist bei Einfahren noch einmal extra holprig.

Der Radweg geht nach der Kurve in die Rudolf-Diesel-Straße (asphaltiert) bis zum Kreisverkehr beim TFZ weiter. Wir bogen jedoch in die Werner-Heisenberg-Straße ein, weil man dort entgegen der Einbahn als Radfahrer:in fahren darf und wir so einen Umweg vermeiden konnten. In der Nikolaus-August-Otto-Straße angekommen, gab es keine weitere Radführung. Um zum EKZ-Nord zu gelangen, mussten wir improvisieren: Der direkteste Weg führt rechts entlang bis zum Kreisverkehr am Ende der Straße. Dieser ist stark frequentiert und für Radfahrer:innen ungeeignet. Allerdings gibt es nach der zweiten Ausfahrt wieder einen Geh- und Radweg in der Wiener-Straße-Werkstraße, der zum EKZ-Nord führt.

Verbesserungsvorschläge: Es braucht eine direkte und sichere Route zum EKZ-Nord. Es gäbe eine Alternative: Der Rudolf-Diesel-Straße folgen und am TFZ-Kreisverkehr in die Johannes-Gutenberg-Straße einbiegen. Obwohl es dort keinen Radweg gibt, gibt es am Ende der Straße eine Radfahrerüberfahrt mit Ampel, die auf den Radweg in der Wiener-Straße-Werkstraße führt. Diese Route ist jedoch ein massiver Umweg. Stattdessen sollte man die direkte Route, die wir gefahren sind, entschärfen. Dazu braucht es einen durchgehenden Geh- und Radweg, der bereits in der Werner-Heisenberg-Straße beginnt. Dieser sollte rechts entlang der Nikolaus-August-Otto-Straße weiterführen. Er darf dann nicht in den Kreisverkehr münden, sondern sollte daran vorbeiführen und in eine Radfahrerüberfahrt einmünden.



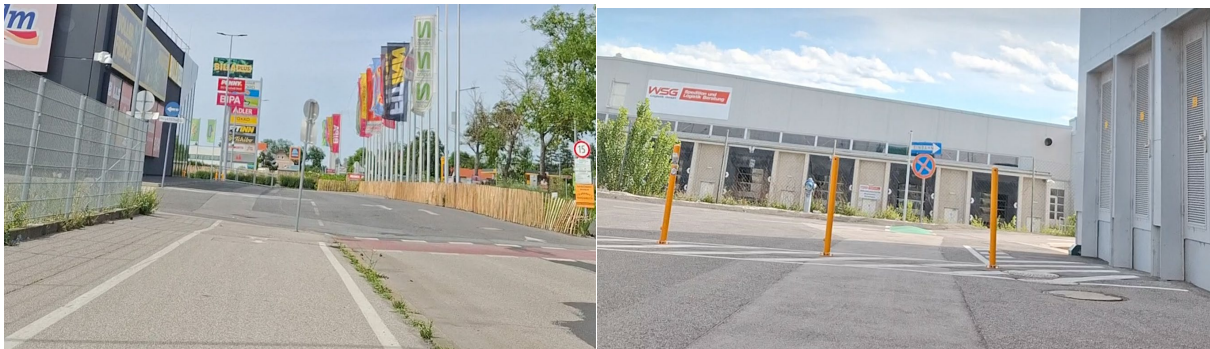
Hier beginnt der „Radweg“ in die Werner-Heisenberg-Straße – es handelt sich nur um eine Bodenmarkierung, die zeigt, dass man durch die Einfahrt fahren darf. Interessanterweise gibt es in der Straße einen baulichen Geh- und Radweg (siehe zweites Bild), auf den man jedoch nicht auffahren kann/darf, weil die ersten 40 Meter nur Gehweg sind. Der Geh- und Radweg sollte bis zu der Stelle vorgezogen werden, wo man von der Rudolf-Diesel-Straße einbiegt.



Ebenso sollte der Geh- und Radweg am Ende der Werner-Heisenberg-Straße rechts entlang der Nikolaus-August-Otto-Straße weiterführen und am Kreisverkehr vorbei in die Wiener-Straße-Werkstraße münden.

Dem Rest der Wiener-Straße-Werkstraße, die am EKZ-Nord vorbeiführt, konnten wir nicht folgen, weil es sich hier um eine Privatstraße für Lieferungen handelt. Es gibt jedoch keine andere Möglichkeit, um zur Johann-Giefing-Straße (und der dortigen Bahnunterführung) zu kommen. Wir versuchten, dem Weg über die Radfahrerüberfahrt zu folgen, dieser führt aber nur an der Wiener Straße in Richtung Theresienfeld. Selbst wenn man durch den Parkplatz des EKZ-Nord fährt, kommt man wieder zur Privatstraße.

Verbesserungsvorschläge: Radfahrer:innen explizit die Durchfahrt durch die Privatstraße erlauben. Danach braucht es auch eine Anpassung der Markierung und Beschilderung.



Als Radfahrer:in kann man hier nur in den Parkplatz des EKZ-Nord einfahren oder der Route in Richtung Theresienfeld folgen. Wenn man nicht direkt links abbiegt, ist man trotzdem gezwungen, beim Haupteingang des EKZ auf die Privatstraße einzubiegen.

Die Unterführung in die Badner Siedlung ist schmal und holprig, aber – abgesehen von der Unterführung am Kreisverkehr Bahnhof Nord – die einzige Möglichkeit, die Gleise zu überqueren. Ähnlich wie beim Bahnhof Civitas Nova wird man nach der Unterführung quasi in der Siedlung „ausgesetzt“, weil es von dort aus keine Routenführung gibt. Anders als dort gibt es in der Realität jedoch nur die Weiterfahrt in Richtung Süden, weil der Radweg in der Badner Straße stadtauswärts einfach aufhört.

4.6. Dem Gürtel entlang (Nord-Süd): Theresiefelder Gasse – Badner Straße – Flugfeldgürtel – Zehnergürtel - Höfleiner Gasse – Gerasdorfer Gasse – Mollramgasse

Nach der Unterführung fahren wir links die Theresiefelder Gasse hinab, bis wir zur Badner Straße kamen. Dort gibt es einen farbigen Radfahrstreifen, dem wir stadteinwärts folgten. Dieser mündet im Kreisverkehr Bahnhof Nord, wo wir die erste Ausfahrt auf den Flugfeldgürtel nahmen. Nach 150 Metern geht dieser in einen Geh- und Radweg über. Trotz der baulichen Trennung ist die Qualität mangelhaft: Der Asphalt ist aufgerissen, voller Schlaglöcher und Wölbungen.

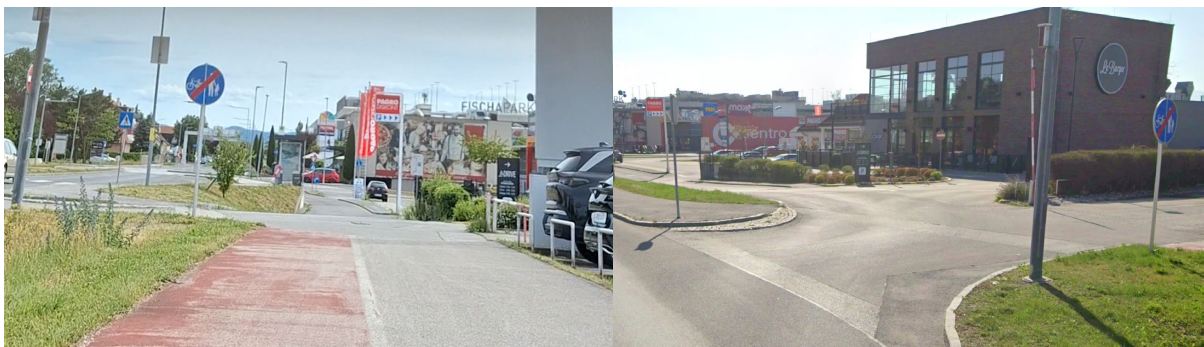
Verbesserungsvorschläge: Verkehrsspiegel am Ende der Theresiefelder Gasse mit Blick nach rechts in die Badner Straße. Sanierung des Geh- und Radwegs entlang des Zehnergürtels stadteinwärts.



Vom Radfahrstreifen auf den Geh- und Radweg fährt man über eine holprige Stelle mit herausragenden Steinen. Der Rest der Strecke ist noch holpriger.

Kurz nach der Ampel, wo der Zehnergürtel beginnt, wird der Geh- und Radweg aufgelöst und man wird auf eine Nebenfahrbahn geschickt. Diese Stelle ist zwar ungefährlich, da von links direkt Autos einbiegen können, es gibt aber keine Markierung.

Verbesserungsvorschläge: Zebrastreifen und Radfahrerüberfahrt.



Die Gefahrenstelle: Hier treffen das Ende des Geh- und Radwegs, zwei Ein- und Ausfahrten, eine Nebengasse und die Einbiegemöglichkeit aus dem Zehnergürtel zusammen.

Nach der Nebengasse führen wir wieder auf einen Geh- und Radweg auf, den man ohne große Hindernisse folgen kann (an der Ampel am Fischapark muss man aus dieser Richtung zwei Takte abwarten, weil man zuerst nur auf eine Verkehrsinsel auffahren und dort nochmal warten muss). Ab der Zehnergasse verschlechtert sich der Zustand des Radwegs jedoch immens.

Verbesserungsvorschläge: Sanierung des Geh- und Radwegs.



Der Abschnitt zwischen Zehnergasse und Kaisersteingasse ist sehr holprig.

Am Kreisverkehr an der Brunner Straße ist nicht klar gekennzeichnet, dass man noch im Kreisverkehr auf die linke Straßenseite wechseln muss, um dem Zehnergürtel weiter zu folgen. Fährt man geradeaus weiter, kommt man nur über die rechte Seite zur Anemonenstraße.

Verbesserungsvorschläge: Klarere Beschilderung, wohin welche Route führt, statt nur Bodenmarkierungen in die möglichen Fahrtrichtungen.



An dieser Stelle soll man zuerst links über die Radfahrerüberfahrt, weil auf der anderen Seite ein beidseitig befahrbarer Radweg weiter entlang des Zehnergürtels verläuft. Es ist zwar gekennzeichnet, dass man hier überkommt, aber es vermittelt den Eindruck, dass man hier nur abbiegen muss, wenn man in die Brunner Straße will.

Der Rest des Geh- und Radwegs lässt sich gut fahren. An dessen Ende bogen wir links ab, führen durch die Unterführung bis zur Winzendorfer Gasse, wo wir dann einen Bahnübergang in die Fischelkolonie überquerten.

Verbesserungsvorschläge: Die Unterführung ist gut gemacht. Allerdings könnte man hier mehr Klarheit schaffen und ein Schild, das auf den Bahnübergang hinter den Häusern verweist, direkt vor oder nach der Unterführung aufstellen.



Der Bahnübergang am Beginn der Winzendorfer Gasse. Um hierhin zu kommen, fährt man zuerst durch die Unterführung, dann an den wenigen Häusern vorbei und vor den Feldern noch einmal links. Dann ist man bereits in der Fischelkolonie.

4.7. **Parallel entlang und direkt auf der B26:** Winzendorfer Gasse – Puchberger Straße - Maria-Theresien - Ring – Stadtpark – Kreuzung Wasserturm – Neunkirchner Straße

Nach dem Bahnübergang fuhren wir entlang der Winzendorfer Gasse. Da es sich um eine sehr ruhige Gasse handelt, war das Fahren hier angenehm. Ab der nächsten Kreuzung änderte sich das jedoch dramatisch.

Nach der Fischelgasse wurden wir auf einen roten Radweg geleitet, der dann als Fahrstreifen direkt auf der B26 weitergeht. Erst an der nächsten Ampel kann man wieder in die Siedlung abbiegen, indem man sich in die Rechtsabbiegespur in die Leubleingasse einreichte. Wir folgten jedoch dem vorgegebenen Radweg über die Brücke – was, vor allem wegen des viel zu schmalen Radfahrstreifens, sehr unangenehm war.

Verbesserungsvorschläge: Statt Radfahrer:innen über die Brücke der B26 zu schicken, sollte man sie parallel am Rand des Siedlungsgebiets führen. Ein Umweg über den Hauptbahnhof ist für viele die deutlich sicherere und bequemere Route, um ins Zentrum zu kommen. Dafür braucht es eine Geh- und Radweg-Verbindung der Winzendorfer Gasse mit der Weikersdorfer Straße, die in die Pleyergasse mündet.



Am Ende der Winzendorfer Gasse sieht man den roten Radweg, der auf einen Radfahrstreifen direkt auf der B26 führt. Stattdessen sollte man diesen Radweg geradeaus zwischen den Bäumen weiterführen, bis er in die Weikersdorfer Straße mündet. Eine ähnliche Strecke gibt es dort bereits als Trampelpfad.

Nach der Brücke kamen wir am Maria-Theresien-Ring heraus, wo ein Geh- und Radweg weitergeht. Dieser endet jedoch kurz nach dem Bezirksgericht, wo man auf die Fahrbahn geschickt wird. An der nächsten Ampel bogen wir in den Stadtpark ein und fuhren entlang der Promenade bis zur Kreuzung am Wasserturm. Hier mussten wir zuerst über den Maria-Theresien-Ring, dann sofort links in die Neunkirchner Straße abbiegen, um auf einen zu schmalen, beidseitig befahrbaren Geh- und Radweg zu gelangen – der bereits nach 100 Metern endet.

Verbesserungsvorschläge: Der Geh- und Radweg sollte entlang des gesamten Maria-Theresien-Rings bis zur Kreuzung am Wasserturm weitergeführt werden. In der Neunkirchner Straße braucht es einen echten durchgehenden Radweg.



Die „Startrampe“ auf den Maria-Theresien-Ring.



Der „beidseitig befahrbare“ Geh- und Radweg nach der Wasserturm-Kreuzung / Neunkirchner Straße.

4.8. Durch die Gymeldsdorfer Vorstadt und Breitenauer Siedlung:

Gymeldsdorfergasse – Aspanger Zeile – Hardlgasse – Peischinger Gasse

Nach dem sehr schnell endenden Radweg bogen wir direkt in die Gymeldsdorfergasse ein und fuhren die ganze Länge bis zur Bahnunterführung durch. Hier zeigt sich vor allem, dass eine zentrale und ruhige Straße, die durch eine Siedlung führt, auch ohne getrennten Radweg eine gute Radverbindung darstellen kann. Die Gymeldsdorfergasse ist eine der wenigen Straßen, die dafür funktionieren. Auch nach der Bahnunterführung kamen wir ohne Bedenken oder Hindernisse gut voran.

4.9. Von der Neunkirchner Straße in und durch den Akademiestadt:

Neunkirchner Straße – Marktstraße – Günser Straße – Kleine Tour Allee –
Burgplatz – Akademiestadt

Wir fuhren aus der Breitenauer Siedlung heraus und direkt auf die Neunkirchner Straße stadteinwärts. Der Geh- und Radweg wird viermal durch Bushaltestellen und Einfahrten unterbrochen. Nach der Kreuzung bei der Marktstraße führt der Radweg noch 30 Meter entlang der Neunkirchner Straße, bevor man auf die Fahrbahn geschickt wird. Wir bogen

stattdessen rechts in die Marktgasse ab. Das geht nur über eine Gefahrenstelle, wo man direkt auf die Fahrbahn auffahren und gleichzeitig die Einfahrt in den Einkaufsparkplatz überqueren muss.

Verbesserungsvorschläge: Hier zeigt sich ein weiteres Fleckerteppich-Stück des Radwegs in der Neunkirchner Straße. Wenn man keinen durchgehenden Geh- und Radweg bis zur Kreuzung am Wasserturm durchzieht, ist diese kurze „Startrampe“ ein unnötiges Gefahrpotenzial und sollte entfernt werden. Stattdessen sollte der Geh- und Radweg in die Marktgasse führen. Vor der Einfahrt in den Einkaufsparkplatz braucht es eine Radfahrerüberfahrt, die in den kleinen Parkplatz vor dem Baum führt. Dort kann der Radweg dann sicher in die Fahrbahn münden.



Die „Startrampe“ auf die Neunkirchner Straße. Realistisch gesehen fährt man ohnehin in die Marktgasse ab – dort braucht es aber eine Anpassung der Kurve, um sicherer auf die Marktgasse abzufahren.

In der Marktgasse gibt es keinen Radweg, ebenso wenig in der Günser Straße. Man könnte absteigen und an einem der Zebrastreifen auf die Mauerseite des Akademieparks wechseln, dann bis zum nächsten Eingang schieben. Stattdessen bogen wir links ab und fuhren auf der Fahrbahn bis zur nächstbesten Einfahrt (Kleine Tour Allee) und in den Akademienpark ein. Im Akademienpark fuhren wir dann gemütlich über den Maria-Theresien-Platz bis zum Akademiebad.

Verbesserungsvorschläge: Die Günser Straße ist das größte Hindernis, um in den Akademienpark zu kommen. Man könnte zwar von der Marktgasse beliebig in die Gymeldsdorfergasse einbiegen und durch die ruhige Siedlung fahren, um dann entweder im Süden von der Richterstraße in die Große Querallee oder im Norden von der Schenkstraße in die Kleine Tour Allee zu fahren. Davon muss man aber erst einmal wissen. An beiden Punkten gibt es Zebrastreifen, die man mit Radfahrerüberfahrten ergänzen könnte, um die Überquerung zu erleichtern. Alternativ könnte man versuchen, mit dem Verwalter der Wohnanlage Günser Straße 3 in Gespräche zu treten, um die Durchfahrt für Radfahrer:innen über den privaten Parkplatz am Ende der Marktgasse zu ermöglichen. Zudem sollte die Gasse vor dem Akademiebad saniert werden.



Das Ende der Marktgasse müsste nicht das Ende des Radfahrens bedeuten, wenn man durch das kleine Tor rechts neben der Schranke und dann durch die Wohnanlage fahren dürfte.

4.10. Vom Akademiekamp zum Bootshaus: Ungargasse - Neudörfler Straße - Am Kleinen Lazarett – Rechte Kanalzeile

Nach dem Akademiebad bogen wir rechts in die Ungargasse ein. Dort verläuft ein Radfahrstreifen bis zum Kreisverkehr bei der Nestroystraße, der von dort als getrennter Radweg weitergeht. Wir konnten diesem gut folgen, bis zur Radfahrerüberfahrt am Liese-Prokop-Weg. Diese ist jedoch schlecht gestaltet: Der rote Streifen der Radfahrerüberführung führt auf den Gehsteig, obwohl man kurz davor auf die Fahrbahn auffahren soll. Dahinter schneiden die Treppen eines Wegkreuzes in den Gehweg, der dadurch sehr schmal ist. Man fährt also dort halb auf der Fahrbahn, halb auf dem verschmälerten Gehsteig. Wenn man nicht – wie es die Wegführung verlangt – bereits auf die Fahrbahn aufgefahren ist, besteht die Gefahr, in die Treppen zu fahren und zu stürzen.

Verbesserungsvorschläge: Man könnte den Geh- und Radweg nach der Radfahrerüberfahrt am Liese-Prokop-Weg problemlos weiterführen, wenn man die Treppen des Wegkreuzes seitlich – statt zur Straße hin – verlegt.



Der rote Streifen führt auf den Gehsteig, vorbei an den weißen Rechtecken, die einen eigentlich kurz auf die Fahrbahn schicken. Man kann hinter der Stange ebenfalls halb auf die Fahrbahn auffahren, um den Treppen auszuweichen. Im

zweiten Bild sieht man gut, dass der Zugang zum Wegkreuz an den seitlichen Mauern besser gelegen wäre als mitten im Weg.

Um zum Geh- und Radweg „Am Kleinen Lazarett“ zu kommen, kann man an der Ampel über zwei Radfahrerüberfahrten nach links abbiegen, wenn man dem Geh- und Radweg nach dem Wegkreuz folgt. Da wir wegen des Wegkreuzes ohnehin schon halb auf der Fahrbahn waren, fuhren wir direkt auf die Linksabbiegespur der nächsten Ampel und bogen ab. Von dort folgten wir dem Geh- und Radweg, bis wir an der Rechten Kanalzeile ankamen. Dort fuhren wir auf den beidseitig befahrbaren Geh- und Radweg und radelten entlang des Kanals weiter, bis wir am Ziel, dem Bootshaus, angekommen sind.



Man fährt nicht direkt „Am Kleinen Lazarett“, sondern auf einem getrennten und leicht erhöhten Geh- und Radweg. Es war eine sehr angenehme letzte Strecke.

5. Fazit

In den einzelnen Abschnitten unserer Radltour haben wir vor allem bauliche Mängel dokumentiert. Fehlender Wind-, Sonnen- und Wetterschutz sind weitere Probleme, die wir zwar erlebt, aber aufgrund der Momentaufnahme nicht detailliert aufgeführt haben. Hier wären wiederholte Messungen an verschiedenen Tagen und Uhrzeiten nötig, um konkrete Stellen für Verbesserungsmaßnahmen zu identifizieren.

Abgesehen von diesen punktuellen Mängeln lassen sich jedoch auch systematische Probleme des Radwegenetzes erkennen:

Unsere Fahrverhaltensregel – sich strikt an die offizielle Radinfrastruktur zu halten – führte uns nicht nur einmal an ein plötzliches Ende eines Radwegs. In vielen Fällen verlässt man sich auf die Routen- und Regelführung der Stadt, in der Erwartung, möglichst direkt und sicher ans Ziel zu kommen. Doch genau hier liegt das Problem: Das Netz ist weder durchgängig vernetzt noch alltagstauglich konzipiert. Was wir vorfinden, ist ein Fleckerteppich aus isolierten Abschnitten und Stadtteilen, die nur an wenigen Punkten miteinander vernetzt sind. Es fehlen durchgehende, vernetzte Routen, die weite Teile der Stadt miteinander verbinden und idealerweise von stark frequentierten Straßen zu sicheren und komfortablen Alternativen leiten.

Hinzu kommt, dass an vielen Stellen klare Beschilderungen oder Markierungen fehlen, die regeln, wie und wo man fahren soll, darf oder kann – etwa, ob es sich um einen

beidseitig befahrbaren Radweg handelt oder wie der Anschluss an den nächsten Radweg erfolgt. Ohne solche Vorgaben fährt jede:r so, wie es ihr oder ihm passt. Dieses Verhalten beschränkt sich mit der Zeit nicht mehr nur auf einzelne Stellen, sondern prägt nach wiederholten Vorfällen das gesamte Fahrverhalten – und schafft so Konfliktpotenzial zwischen allen Verkehrsteilnehmenden.

Wir NEOS plädieren für ein Gesamtkonzept, das Radfahren in Wiener Neustadt endlich alltagstauglich macht – nur so kann es spürbare Fortschritte geben. Mit unserer Radltour haben wir den ersten Schritt gesetzt, um handfeste empirische Daten zur Verbesserung des städtischen Radwegenetzes zu sammeln. Die Stadt hat mehr als genug Ressourcen, um einen ähnlichen Ansatz zu verfolgen: Durch Umfragen unter Radfahrer:innen und Testfahrten von jenen, die Entscheidungen treffen und umsetzen, ließen sich mit der Radverkehrsoffensive endlich wirksame Maßnahmen für eine nachhaltige und bedarfsgerechte Verkehrsentwicklung umsetzen.