Beilage A Gemeinderatsprotokoll 28. April 2026

Radnetzausbauprogramm Pielachtal

(Mobilitäts- und Verkehrskonzept Pielachtalradweg)

Fokus: Radverkehr & Anbindung an die Mariazellerbahn

---

1. Einleitung

Das Pielachtal ist geprägt durch eine lineare Tallage, eine starke regionale Identität sowie durch die Mariazellerbahn als zentrale Rückgratinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Der Pielachtalradweg erstreckt sich aktuell bis Dobersnigg (Gemeinde Loich), dessen Potenzial jedoch – vor allem für den Alltagsverkehr – noch nicht vollständig ausgeschöpft ist. Aus der Bevölkerung besteht seit Jahren der Wunsch nach einer qualitativen Verbesserung und Erweiterung des Pielachtalradwegs, um

a) Alltagsstrecken bzw. Strecken für Freizeitausflüge anstelle des Autos mit dem Rad zurücklegen zu können,
b) Ortskerne sowie Haltestellen und Bahnhöfe öffentlicher Verkehrsmittel (v.a. Mariazellerbahn) auch mit dem Rad anstelle des Autos erreichbar zu machen.

Nicht zuletzt wurde auch der Gewinn der regionalen Schmalspurbahn – der Mariazellerbahn – bei „9 Plätze – 9 Schätze" als schönster Platz Österreichs im Oktober 2025 zum Anlass genommen, um nun tatsächlich in die Umsetzung zu gelangen. Die Mariazellerbahn selbst ist laufend dazu bestrebt, die so genannte „letzte Meile" zu den öffentlichen Haltestellen und den Bedarfsverkehr (zB Industriebetriebe) gut abzudecken bzw. auszubauen.

Im Rahmen des regionalen Radnetzausbauprogramms soll der Pielachtalradweg über den gesamten Streckenverlauf erweitert bzw. verbessert werden (zB durch Umstellung von Teilstücken auf RVS-Konformität). Das Vorhaben sieht vor, den Radweg schrittweise bis nach Frankenfels und später bis Laubenbachmühle zu verlängern. Parallel dazu soll die Verbindung Richtung St. Pölten und zu Nachbarstälern bzw. bestehende Radnetzrouten verbessert werden. Zubringerwege sollen die Ortskerne Loich und Schwarzenbach sowie Haltestellen der Mariazellerbahn anbinden. Einzelne Abschnitte sollen auch neu gebaut werden wegen der Umstellung auf RVS-Konformität u.a. durch breitere Radwegabschnitte als bisher. Der vorliegende Radnetzplan Pielachtal bildet die fachliche Grundlage für diese Entwicklungen.

Ziel dieses Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes ist es, einen integrierten Rahmen zu schaffen, der:

- den Radverkehr als gleichwertiges Verkehrsmittel im Pielachtal etabliert
- die Verknüpfung von Rad und Bahn systematisch stärkt und so auch den Weg der „letzten Meile" (zu Hause / Arbeit / Schule etc. zu den öffentlichen Verkehrsmitteln) zu verbessern
- bei Neuerrichtungen wo möglich auf RVS-Konformität achtet
- sowohl Alltags- als auch Freizeitmobilität berücksichtigt und
- eine schrittweise, förderfähige Umsetzung ermöglicht.

Durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen über den gesamten Streckenverlauf erlangt der Pielachtalradweg in Summe eine immense Aufwertung. Er gewinnt dadurch an Attraktivität durch mehr Sicherheit, breitere Wege und Verlängerungen bzw. bessere Verbindungen. Dadurch werden mehr Menschen nachhaltig weg vom Auto hin zum Fahrrad gebracht, was wiederum positive Umwelteffekte erzielt.

---

2. Leitbild

„Kurze Wege – sichere Verbindungen – starke Verknüpfung von Rad und Bahn – klimafreundliche und zukunftssichere Mobilität"

Der Radverkehr übernimmt die Feinerschließung der Orte und die Zubringerfunktion zur Mariazellerbahn bzw. zu Bedarfsverkehrs-Angeboten, während die Bahn die leistungsfähige Achse für längere Distanzen darstellt.

Ziel ist es, durch die nachhaltige Erweiterung und Attraktivierung des Pielachtalradwegs noch mehr Menschen weg vom Auto hin zum Fahrrad zu bringen und dadurch auch positive Umwelteffekte zu erzielen. Eine sichere, klimafreundliche und zukunftssichere Mobilität soll gewährleistet sein, was die Lebensqualität erhöht und Ressourcen schont. Die Verbindung zur Landeshauptstadt St. Pölten und den Nachbarstälern ist dabei ein strategisches Ziel unter Einbindung der bestehenden Radbasisnetz-Systeme.

Dies bewirkt:

- Förderung aktiver, klimafreundlicher Mobilität im ländlichen Raum
- Verbesserung der Alltagsradverbindungen und freizeitwirtschaftlicher Attraktivität
- Stärkung der Bahn-Rad-Kombination (Mariazellerbahn) und Verbesserung der „letzten Meile"
- Beitrag zur CO_2-Reduktion und Erreichung der Klimaziele
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erschließung von Ortskernen.

---

3. Räumliche Struktur und Verkehrsbeziehungen

3.1 Talachse als Mobilitätsrückgrat

Der Pielachtalradweg bildet die zentrale Nord-Süd-Achse zwischen Melk, St. Pölten, Ober-Grafendorf, Weinburg, Hofstetten-Grünau, Rabenstein an der Pielach, Kirchberg an der Pielach, Loich, Schwarzenbach an der Pielach und Frankenfels (bis Laubenbachmühle). Die teilweise parallele Führung zur Mariazellerbahn ermöglicht eine enge funktionale Verknüpfung beider Verkehrssysteme.

3.2 Ortskerne und Zubringer

Die Ortskerne (u. a. Loich, Schwarzenbach, Frankenfels) sind durch kurze, direkte Zubringerwege mit dem Pielachtalradweg und den Haltestellen der Mariazellerbahn zu verbinden.

---

4. Radverkehrskonzept

4.1 Hauptverbindung: Pielachtalradweg

Der Pielachtalradweg wird schrittweise verlängert und qualitativ verbessert. Zentrale Maßnahmen sind:

- Verlängerung Pielachtalradweg (ab Dobersnigg bis Frankenfels und weiter nach Laubenbachmühle)
- Schaffung von Zubringerwegen aus den Ortszentren (Loich, Schwarzenbach)
- Neuerrichtung ausgewählter Abschnitte um RVS-Konformität zu gewährleisten bzw. die Sicherheit zu erhöhen (zB Rabenstein und Weinburg)
- Verbesserung der Verbindung zur Landeshauptstadt St. Pölten ab Ober-Grafendorf (Radbasisnetz)
- Lückenschlüsse (zB Verbindung von Weinburg nach Hofstetten)
- Verbindung zu Nachbarstälern (Traisental)
- Ausbau der Verbindungen des Radwegs zu den Haltestellen der Mariazellerbahn

4.2 Zubringer- und Feinerschließung

Zubringer-Radwege verbinden Ortsgebiete gezielt mit:

- dem Pielachtalradweg
- Haltestellen und Bahnhöfen der Mariazellerbahn (Loich, Schwarzenbach, Frankenfels).

4.3 Verknüpfung Rad & Mariazellerbahn

Die Kombination von Rad und Bahn ist ein Kernbaustein des Mobilitätskonzeptes:

- direkte, sichere Erreichbarkeit der Haltestellen
- Bike-&-Ride-Anlagen an wichtigen Bahnhöfen
- Stärkung der Bahn als Rückgrat für Pendler- und Freizeitverkehr.

4.4 Verkehrssicherheit und Qualitätsstandards

Zentrale Qualitätskriterien sind:

- RVS-konforme Ausführung
- sichere Querungen und Knotenpunkte
- klare Linienführung und gute Sichtbeziehungen
- Trennung vom motorisierten Verkehr.

---

5. Zielsetzungen für die Region

Zur Sicherstellung der Wirksamkeit des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes werden messbare Ziele definiert, die sowohl infrastrukturelle als auch verhaltensbezogene Effekte abbilden.

5.1 Quantitative Ziele

- Installation von **Dauerzählstellen** am Pielachtalradweg
- **Steigerung des Radverkehrsaufkommens** am Pielachtalradweg um mindestens 10% gegenüber dem Ausgangsjahr
- **Erhöhung des Anteils der Rad-Bahn-Kombination** (Bike & Ride, Fahrradmitnahme) an ausgewählten Haltestellen der Mariazellerbahn
- **Reduktion der Pkw-Zubringerfahrten** zu Bahnhöfen und Haltestellen im Pielachtal
- **Schließung identifizierter Netzlücken** gemäß Radnetzplan (100 % Umsetzung der priorisierten Abschnitte)
- **Ausbau von Bike-&-Ride-Kapazitäten** an relevanten Haltestellen

5.2 Qualitative Ziele

- Erhöhung der **subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit**
- Verbesserung der **Attraktivität des Radfahrens im Alltag** (Pendeln, Schule, Nahversorgung)
- Stärkung der **Mariazellerbahn als Rückgrat nachhaltiger Mobilität**
- Gleichwertige Nutzbarkeit des Radnetzes für **Alltags- und Freizeitverkehr**
- Pielachtalradweg als Top Radroute etablieren

---

6. Radnetzplanung als strukturelle Grundlage

Der Radnetzplan Pielachtal definiert ein hierarchisches Netz aus überregionalen Hauptrouten, regionalen Verbindungen und lokalen Zubringern.

In der Pielachtaler Radnetzplanung wird mit allen 8 Pielachtal-Gemeinden eng zusammengearbeitet – hier fungiert die Regionalplanungsgemeinschaft Pielachtal als Koordinations- und Organisationsschnittstelle.

Auch auf bestehende Radbasispläne, vor allem der Landeshauptstadt St. Pölten wird intensiv aufgebaut. Konkret werden folgende bestehende Konzepte in die Planungen intensiv miteinbezogen:

- Diplomarbeit „**Potential Pielachtal**“ von Patrick Zöchling aus dem Jahr 2023
- Ergebnisse aus der „**Zukunftswerkstatt Pielachtal**“ (Gemeinde Ober-Grafendorf 2025): https://miro.com/app/board/uXjVLP5qrvY=/
- Vorschlag „**Aktionsplan Mobilität**“ (Ableitung aus der Zukunftswerkstatt Pielachtal der Gemeinde Ober-Grafendorf 2025)
- Ergebnisse des „**Ideenfindungsworkshops**“ Pielachtal aus dem Jahr 2024
- **Radbasisnetz** (Radbasisplan) bzw. **LAMOB** St. Pölten
- **Radbasisnetz** (Radbasispläne) NÖ, **Top Radrouten** gesamtes Mostviertel (NÖ Atlas)

6.1 Umsetzung der Maßnahmen

Die Umsetzung erfolgt modular. Planungshorizont für die Umsetzung aller Maßnahmen liegt in Summe bei 10 Jahren:

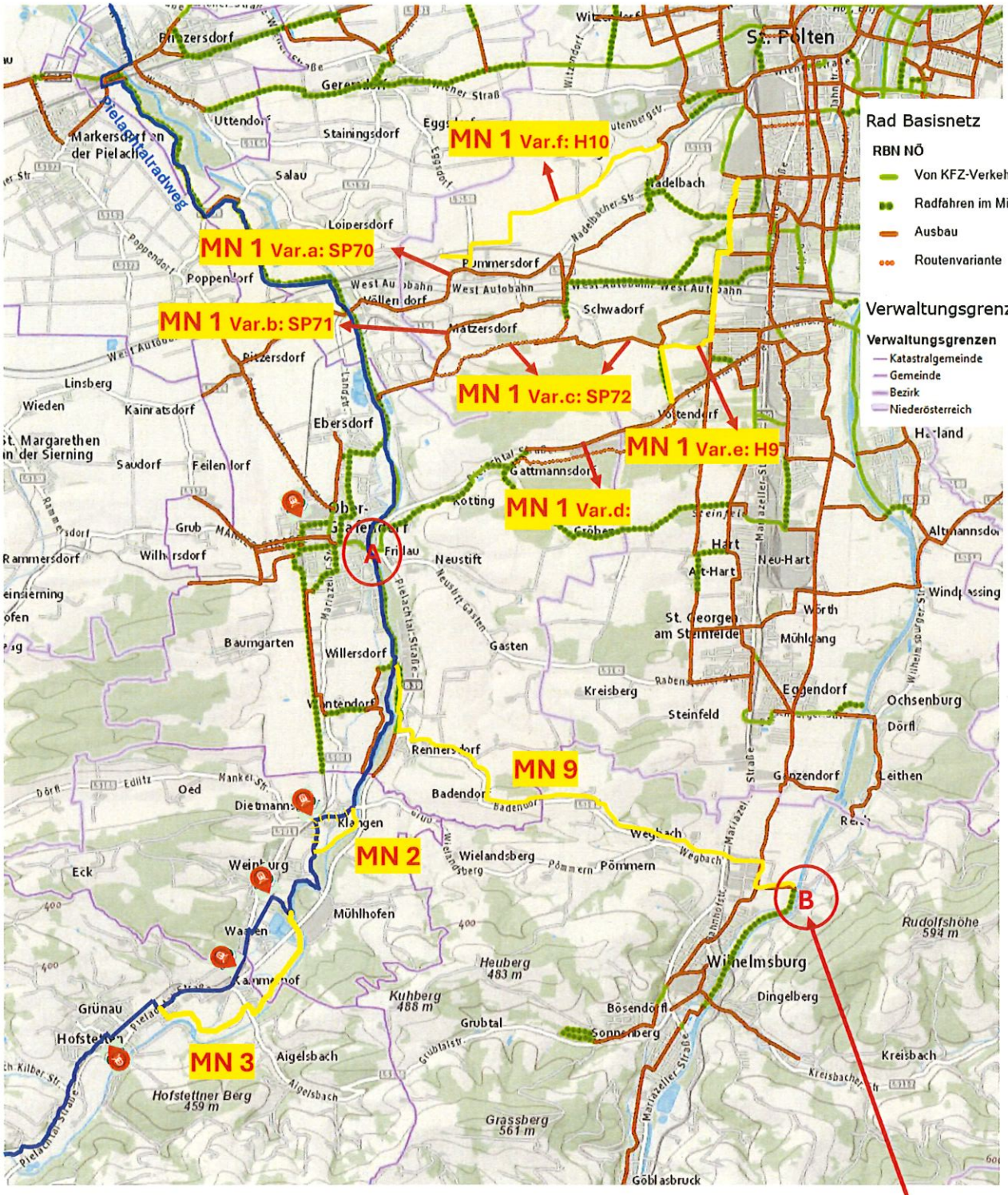
- Sicherheit und Qualitätsverbesserung bestehender Abschnitte sowie Lückenschlüsse (kurzfristige Umsetzung 1-3 Jahre)
- Verlängerungen mit hohem Alltagsnutzen (langfristige Umsetzung 6-10 Jahre)
- Zubringer zu Ortskernen und Bahnhaltestellen (mittelfristige Umsetzung 4-5 Jahre)
- Überregionale Anbindungen (St. Pölten mittelfristige Umsetzung 4-5 Jahre, Nachbarstäler langfristige Umsetzung 6-10 Jahre)

6.2. Radnetzplan Pielachtal

Radnetzausbauprogramm Pielachtal:

Folgendes Kartenmaterial aus dem NÖ Atlas → dortiger Maßstab: 1km M 1:32.800

Abschnitt 1: Prinzersdorf – St. Pölten – Ober-Grafendorf – Weinburg – Hofstetten-Grünau:



Dunkelblaue Linien = Pielachtalradweg aktuell

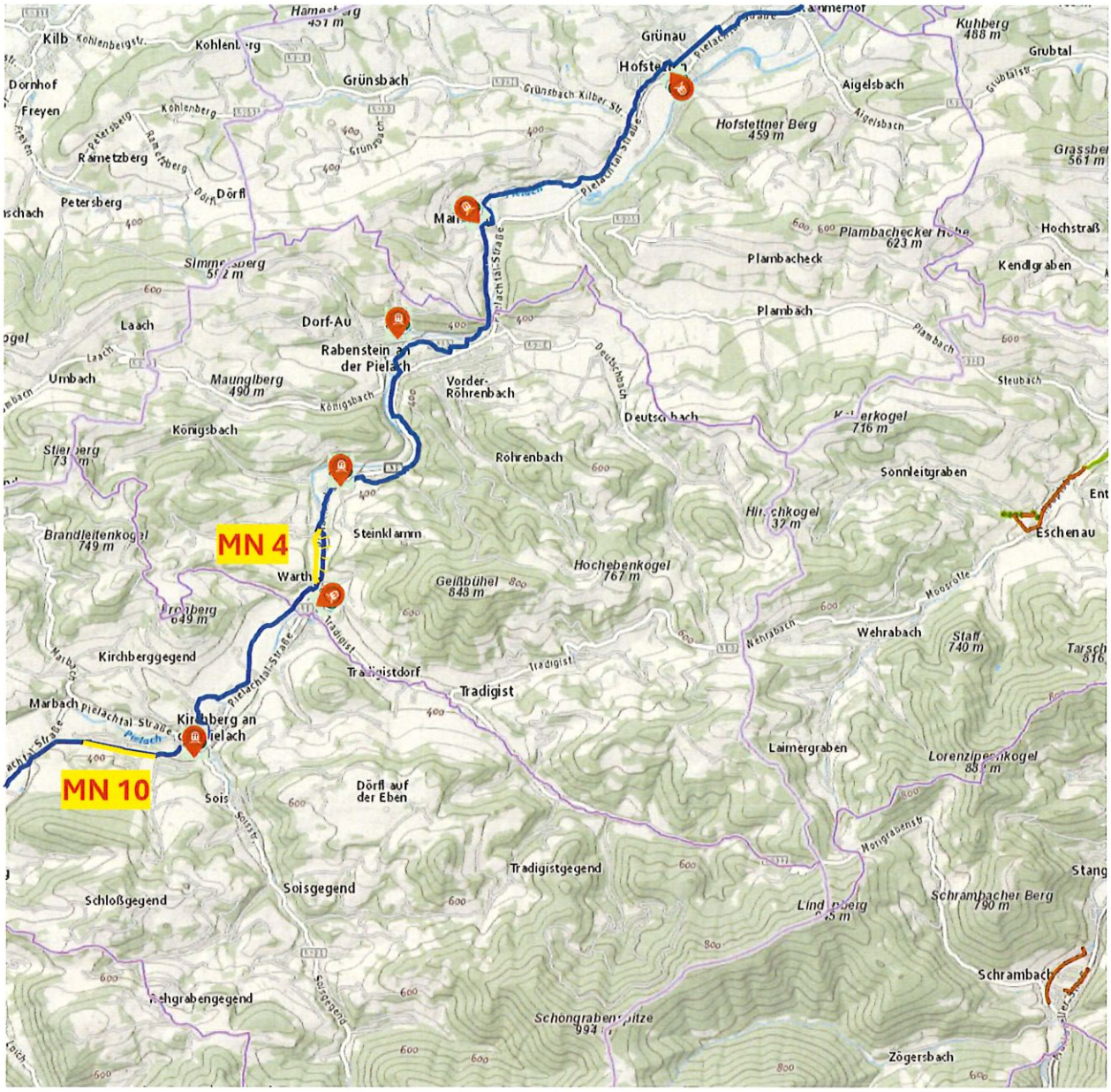
Gelbe bzw. orange Linien = Ausbau / Anbindungen / Verbesserungen Pielachtalradweg

A = Kontenpunkt Kreuzung Pielachtalradweg mit Melker Alpenvorland-Radroute

B = künftiger Knotenpunkt Pielachtalradweg – Traisental-Radweg

= Haltestelle/Bahnhof Mariazellerbahn

Abschnitt 2: **Hofstetten-Grünau – Rabenstein – Kirchberg:**



Dunkelblaue Linien = Pielachtalradweg aktuell
Gelbe Linien = Ausbau / Anbindungen / Verbesserungen Pielachtalradweg

= Haltestelle/Bahnhof Mariazellerbahn

Abschnitt 3: **Kirchberg – Loich – Schwarzenbach – Frankenfels - Laubenbachmühle:**

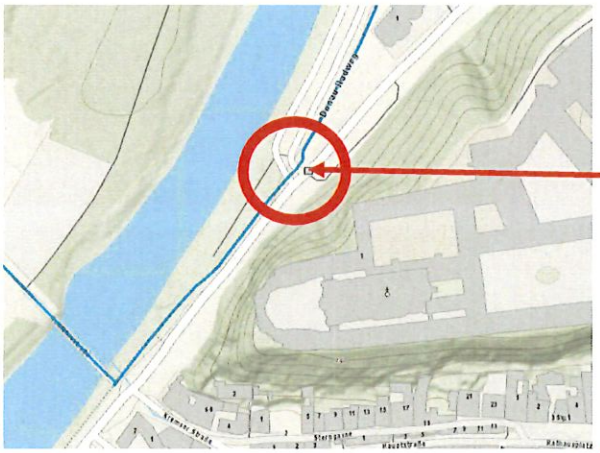
Dunkelblaue Linien = Pielachtalradweg aktuell
Gelbe Linien = Ausbau / Anbindungen / Verbesserungen Pielachtalradweg

= Haltestelle/Bahnhof Mariazellerbahn

Abschnitt 4: **Verbindung Pielachtalradweg zum Donau Radweg (bereits vorhanden):**

Einmündung Pielachtalradweg in den Donau Radweg bei Melk (nördlich vom Stift Melk neben der B1):

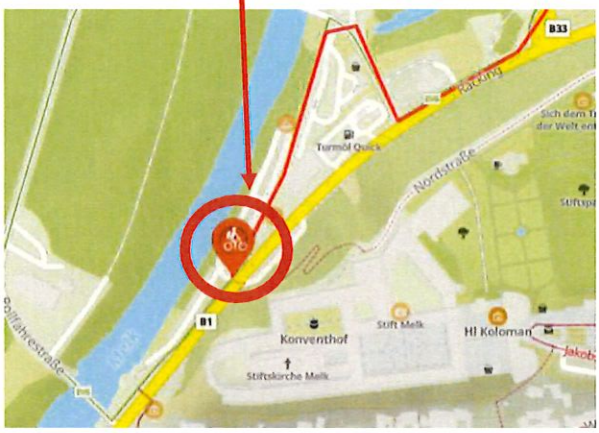
Donau Radweg: **Kartenmaterial aus dem NÖ Atlas** → dortiger Maßstab: 50m M 1:1.590



Knotenpunkt in Melk

→ Verbindungspunkt Pielachtalradweg – Donau Radweg

Vergleich dazu Kartenmaterial vom **Pielachtalradweg** (www.mostviertel.at/a-pielachtalradweg):



In weiterer Folge Verbindung Pielachtalradweg über den Donauradweg zum **Ybbstal-Radweg** und **Erlauftal-Radweg** sowie **Melktal-Radroute**.

Abschnitt 5: **Melk bis Prinzersdorf (siehe ggf. NÖ Atlas)**

ggf. Lückenschlüsse und Netzverknüpfungen verbessern.

6.3 Überregionale Verbindungen

- Donau-Radweg (bei Melk – Knotenpunkt bereits bestehend)
- Traisental-Radweg (Verbindungsidee mit Knotenpunkt in Wilhelmsburg)
- Perspektivische Anbindung an Ybbstal-, Erlauftal- und Melktal-Radrouten

6.4 Abschnittsbezogene Entwicklungsschwerpunkte

- **Melk – Prinzersdorf – St. Pölten – Ober-Grafendorf:** Lückenschlüsse, Netzverknüpfungen
- **Weinburg – Hofstetten-Grünau – Rabenstein:** Lückenschlüsse, RVS-Umstellungen
- **Loich – Schwarzenbach – Frankenfels:** Verlängerung und Zubringer inkl. Anschluss an die Mariazellerbahn
- **Frankenfels – Laubenbachmühle:** Verlängerung und Anschluss an die Mariazellerbahn und Richtung Mariazell

---

7. Maßnahmenübersicht

Folgende Maßnahmen sind geplant (siehe auch tabellarischer Infrastrukturinvestitionsplan):

- Machbarkeits- und Variantenstudie für schwierige Streckenabschnitte
- Neuerrichtung und Ausbau von Radwegabschnitten (Dobersnigg–Frankenfels–Laubenbachmühle)
- Verbesserung der Verbindung nach St. Pölten ab Ober-Grafendorf (Radbasisnetz)
- Schaffung von Verbindungen zu benachbarten Tälern bzw. bestehenden Radnetzrouten
- Bau von Zubringerwegen (Loich, Schwarzenbach)
- weitere Anbindungen an Bahnhöfe bzw. Haltestellen der Mariazellerbahn
- Neubau einzelner Abschnitte (Umstellung auf RVS-Konformität, Landesstraßen bzw. deren Querungen eliminieren/reduzieren)
- Pielachtalradweg als Top Radroute etablieren
- ggf. Einrichtung von Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen der Mariazellerbahn
- Beschilderung, Beleuchtung, Sicherheitsmaßnahmen
- begleitende bewusstseinsbildende Maßnahmen

7.1 Maßnahmen Radnetzausbauprogramm Pielachtal (tabellarischer Infrastrukturinvestitionsplan)

Maßnahmen-Nr. (MN)	Gemeinde	Erklärung Strecke / Maßnahme	Weg- oder Straßenname	Kostenart	ca. Länge der Strecke	Kosten Planung +Umsetzung geschätzt	Kosten bewusstseinsbild. Maßn. (mind. 0,50€/EW/J.)	erwartete GESAMT-KOSTEN	Umsetzungs-horizont	Laufzeit in Jahren
MN 1	Ober-Grafendorf	Verbindungsradweg zu St. Pölten (Lückenschluss): verschiedene Varianten lt. Radbasisnetz NÖ + komm. Radnetzausbauprogramm St. Pölten	Var.a) = SP70 St.Pölten: L5155, Nadelbacher Straße, L5151, L5171 Var.b) = SP71 St.Pölten: L5160, L5156, Matzersdorf, neue Wege Var.c) = SP72 St.Pölten: Schwadorf, Freiliegrathstraße, neue Wege Var.d) = SP73 St.Pölten: B39 Var.e) = H9 St.Pölten: B39, Schwadorf, Freiliegrathstraße, Missongasse, Wiedenstraße, Teufelhofe Straße, neue Wege Var.f) = H10 St.Pölten: L5158, Nadelbacher Straße, neue Wege	Planung		€ 15 000	€ 8 000	€ 378 000	4-5 Jahre	3
				Umsetzung		€ 350 000				
				Dauerzählstelle		€ 5 000				
MN 2	Weinburg	Verlegung Teilstück Pielachtalradweg von Klangen bis Kräuterschaugarten --> Umstellung auf RVS (Verbreiterung): Entwurf Planungsbüro bereits vorhanden	neu entstehender Weg entlang der Pielach (statt aktuell Mühlbachgasse)	Planung	817m	€ 30 080	€ 2 200	€ 327 872	1-3 Jahre	3
				Umsetzung		€ 290 592				
				Dauerzählstelle		€ 5 000				
MN 3	Weinburg + Hofstetten-Grünau	Lückenschluss-Verbindung Pielachtalradweg Weinburg - Hofstetten	neu entstehender Weg entlang der Pielach, Wilhelmsburger Straße, Pielachweg, Linhartstraße (statt aktuell Dr. Tschadek-Straße, Apollogasse, Grechtlerstraße, Mariazeller Straße, Weinburgstraße, Kammerhofstraße, St. Pöltner Straße)	Planung	1055m (Weinburg) + 200m (Hofstetten) - Kosten pro Gemeinde anteilsmäßig	€ 4 000	€ 2 700	€ 111 700	1-3 Jahre	3
				Umsetzung		€ 100 000				
				Dauerzählstelle		€ 5 000				
MN 4	Rabenstein	Verlegung Teilstück Pielachtalradweg Warth --> Umstellung auf RVS (Verbreiterung von derzeit 2-2,2m auf 2,6-3,6m): Entwurf Planungsbüro bereits fertig vorhanden	neu entstehender Weg entlang der Pielach (statt aktuell B39)	Planung	555m	€ 22 840	€ 2 500	€ 320 071	1-3 Jahre	2
				Umsetzung		€ 289 731				
				Dauerzählstelle		€ 5 000				

Maßnahmen-Nr. (MN)	Gemeinde	Erklärung Strecke / Maßnahme	Weg- oder Straßenname	Kostenart	ca. Länge der Strecke	Kosten Planung +Umsetzung geschätzt	Kosten bewusstseinsbild. Maßn. (mind. 0,50€/EW/J.)	erwartete GESAMT-KOSTEN	Umsetzungs-horizont	Laufzeit in Jahren
MN 5	Loich+Kirchberg	Zubringerradweg von Loich Ort (Gemeindeamt) zum Pielachtalradweg beim Bahnhof in Dobersnig (dadurch wird auch die Verbindung zur Nachbarsgemeinde Kirchberg geschaffen) und gleichzeitige Verbindung zur Haltestelle der Mariazellerbahn (+Verlängerung nach Frankenfels --> siehe Frankenfels) **Entwurf Planungsbüro bereits vorhanden**	L5227	Planung Umsetzung Dauerzählstelle	2 km	€ 8 792 € 540 000 € 5 000	€ 6 000	€ 559 792	4-5 Jahre	3
MN 6	Schwarzenbach	Zubringerradweg von Schwarzenbach Ort zum neu entstehenden Pielachtalradweg (Verlängerung nach Frankenfels) und gleichzeitige Verbindung zur Haltestelle der Mariazellerbahn	L102	Planung Umsetzung Dauerzählstelle	6 km	€ 13 400 € 2 000 000 € 5 000	€ 1 000	€ 2 019 400	4-5 Jahre	3
MN 7	Frankenfels	Verlängerung Pielachtalradweg ab Loich (Dobersnigg) bis Frankenfels: **Entwurf Planungsbüro bereits vorhanden**	neu entstehende Wege entlang der Bahnstrecke (Mariazellerbahn) und entlang der Pielach, B39	Planung (bereits abgerechnet über Land ST3 2023/2024 - 70% Förderung) Umsetzung Dauerzählstelle	5,6 km	(€ 16 528) € 5 000 000 € 5 000	€ 5 000	€ 5 010 000	4-5 Jahre	5
MN 8	Frankenfels	Verlängerung Pielachtalradweg ab Frankenfels bis Laubenbachmühle (Betriebszentrum Mariazellerbahn) = Verbindung zu Mariazell Möglichkeit samt Rad mit Mariazellerbahn weiterzufahren	neu entstehende Wege entlang der Bahnstrecke (Mariazellerbahn) und entlang der Pielach, B39, Weißenburggegend	Planung Umsetzung Dauerzählstelle	8 km	€ 16 300 € 6 000 000 € 5 000	€ 5 000	€ 6 026 300	6-10 Jahre	5
MN 9	Ober-Grafendorf	Verbindungsradweg als Herstellung einer Verbindung vom Pielachtalradweg zum Traisental-Radweg	L5188	Planung, Umsetzung, Dauerzählstelle				€ 1 000 000	6-10 Jahre	5
MN 10	Kirchberg	Verbreiterung Teilstück Pielachtalradweg bei Hauswaldstraße - Hardegg Siedlung --> Umstellung auf RVS (Verbreiterung von derzeit ca. 1,70 m auf 2,6-3,6m)	eigener Radweg (Beginn ab Hauswaldstraße bis Einmündung Schloßgegend)	Planung, Umsetzung, Dauerzählstelle	930,79m			€ 200 000	1-3 Jahre	2

8. Monitoring, Evaluierung und Messbarkeit

Zur Überprüfung der Zielerreichung ist ein systematisches Monitoring- und Evaluierungskonzept vorgesehen.

8.1 Dauerzählstellen Radverkehr

- Errichtung von mindestens 2 **fixen Dauerzählstellen** an strategisch relevanten Punkten des Pielachtalradwegs (z. B. bei Ortskernen, Netzknoten, Bahnhofsanschlüssen)
- Kontinuierliche Erfassung von Tages-, Wochen- und Jahresverläufen
- Vergleich Vorher–Nachher bei Ausbaumaßnahmen

8.2 Ergänzende Erhebungen

- punktuelle **manuelle Zählungen** an Zubringerwegen
- **Nutzer:innenbefragungen** (Alltags- vs. Freizeitnutzung, Sicherheitsempfinden)
- Auswertung von **Bike-&-Ride-Auslastungen** an Bahnhöfen

8.3 Berichts- und Evaluierungsstruktur

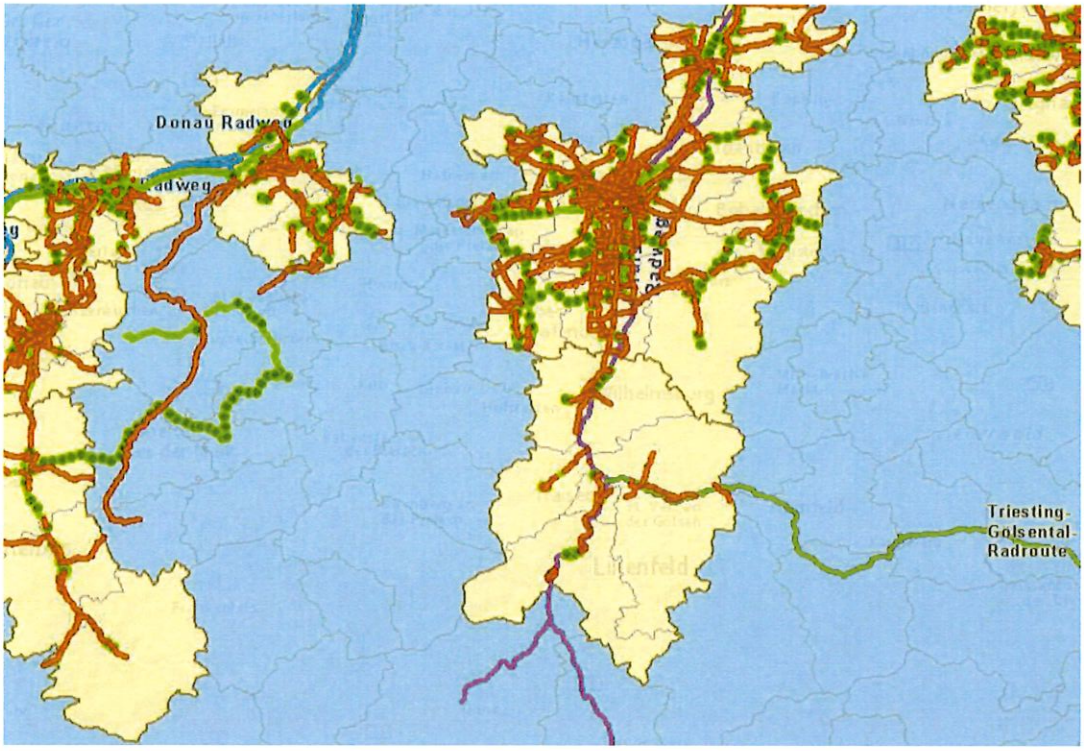
- jährlicher **Mobilitätsmonitoring-Bericht Pielachtal**
- Ableitung von Optimierungsmaßnahmen
- Nachweis der Wirkung für Förderstelle

9. Anhänge

Für Punkt **6.2. Radnetzplan Pielachtal** wurden folgende vorhandene Pläne miteinbezogen:

Kartenauszüge aus dem **NÖ Atlas**: NÖ Radwege
https://atlas.noe.gv.at/atlas/portal/noe-atlas/map/Verkehr/NÖ%20Radwege
Stand 15.12.25

Gesamtübersicht Raum Pielachtal – St. Pölten:



Rad Basisnetz

RBN NÖ
- Von KFZ-Verkehr baulich getrennt
- Radfahren im Mischverkehr
- Ausbau
- Routenvariante

Top Radrouten

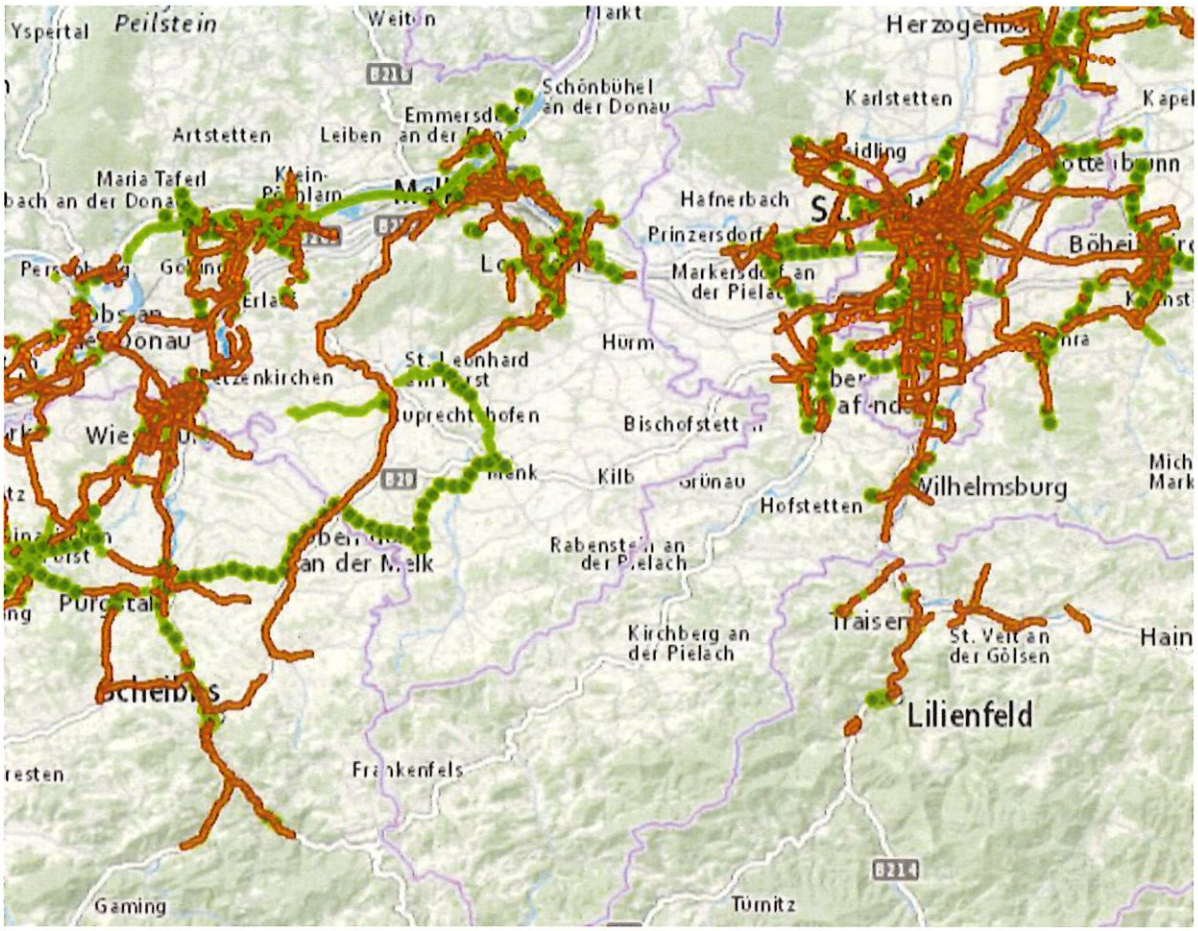
Top Radrouten
- Donau Radweg (EuroVelo 6)
- Thermen Radweg (EuroVelo 9)
- Iron Curtain Trail (EuroVelo 13)
- Kamp-Thaya-March Radroute
- Piestingtal Radweg
- Thayarunde
- Traisental Radweg
- Triesting-Gölsental Radroute
- Triestingau Radweg
- Ybbstal Radweg
- Regionen für Förderschiene

Förderschienen
- Rad Basisnetz
- Ländliche Erschließung Radwege

Verwaltungsgrenzen

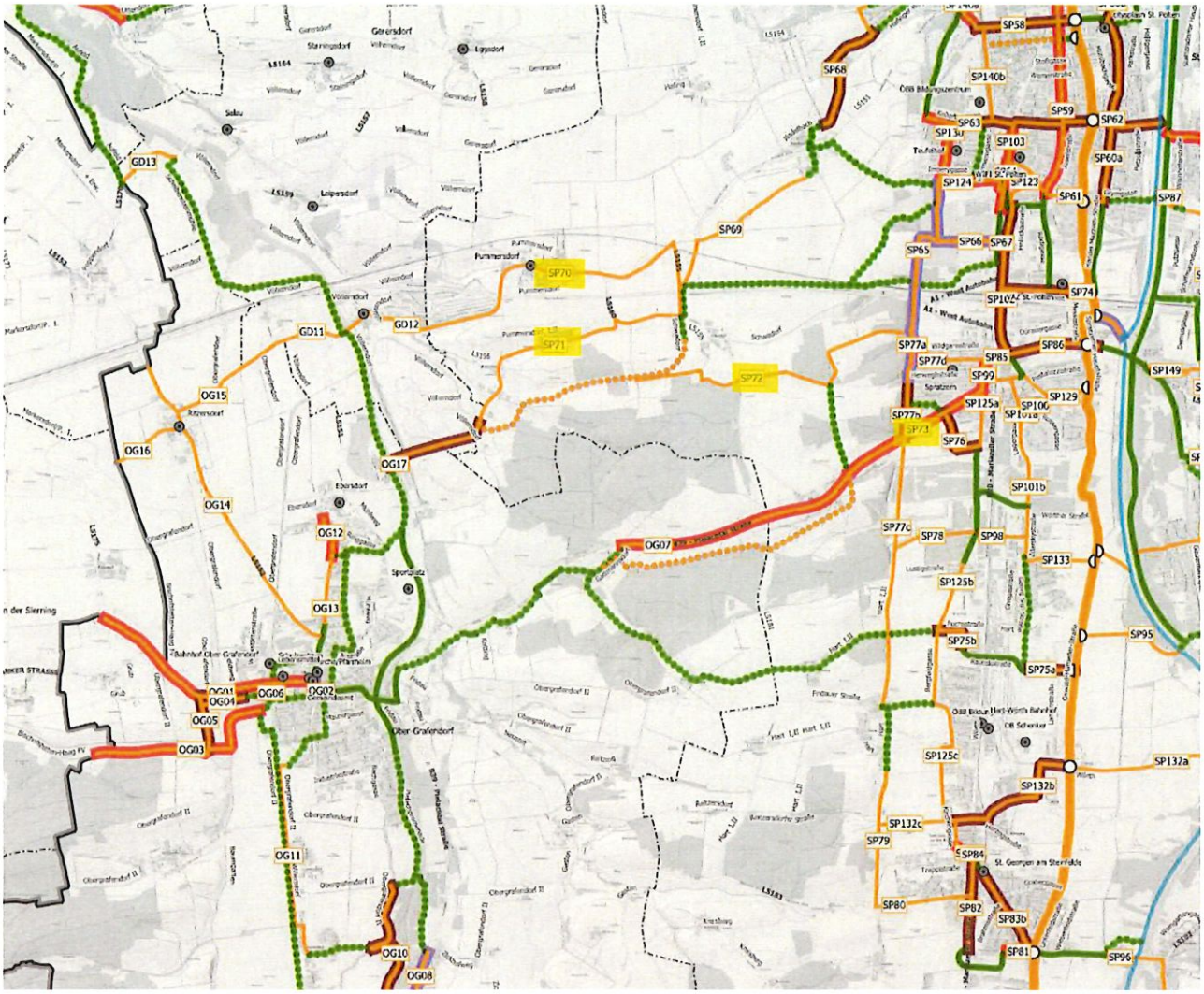
Verwaltungsgrenzen
- Katastralgemeinde
- Gemeinde
- Bezirk
- Niederösterreich

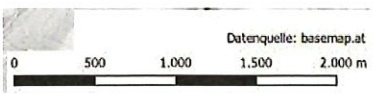
Nur **Radbasisnetz** Raum Pielachtal – St. Pölten:



Nur **Top-Radrouten:**

Auszug Radbasisnetz (Zielnetz) und Ausbaubedarf **St. Pölten:**





Radbasisnetz (Zielnetz) und Ausbaubedarf Potentialregion St. Pölten

Planausschnitt Süd
Plandatum: 27.01.2023
Planformat: DIN A0

Route Radbasisnetz ohne Ausbaubedarf

- von Kfz-Verkehr baulich getrennte Radfahranlage
- Route mit Radfahren im Mischverkehr mit Kfz

Route Radbasisnetz mit Ausbaubedarf

- Ausbau Priorität 1 (Vorprojekt)
- Ausbau Priorität 2
- Ausbau Priorität 3
- externes Ausbauprojekt
- Routenvariante
- ABxx Maßnahmennummer

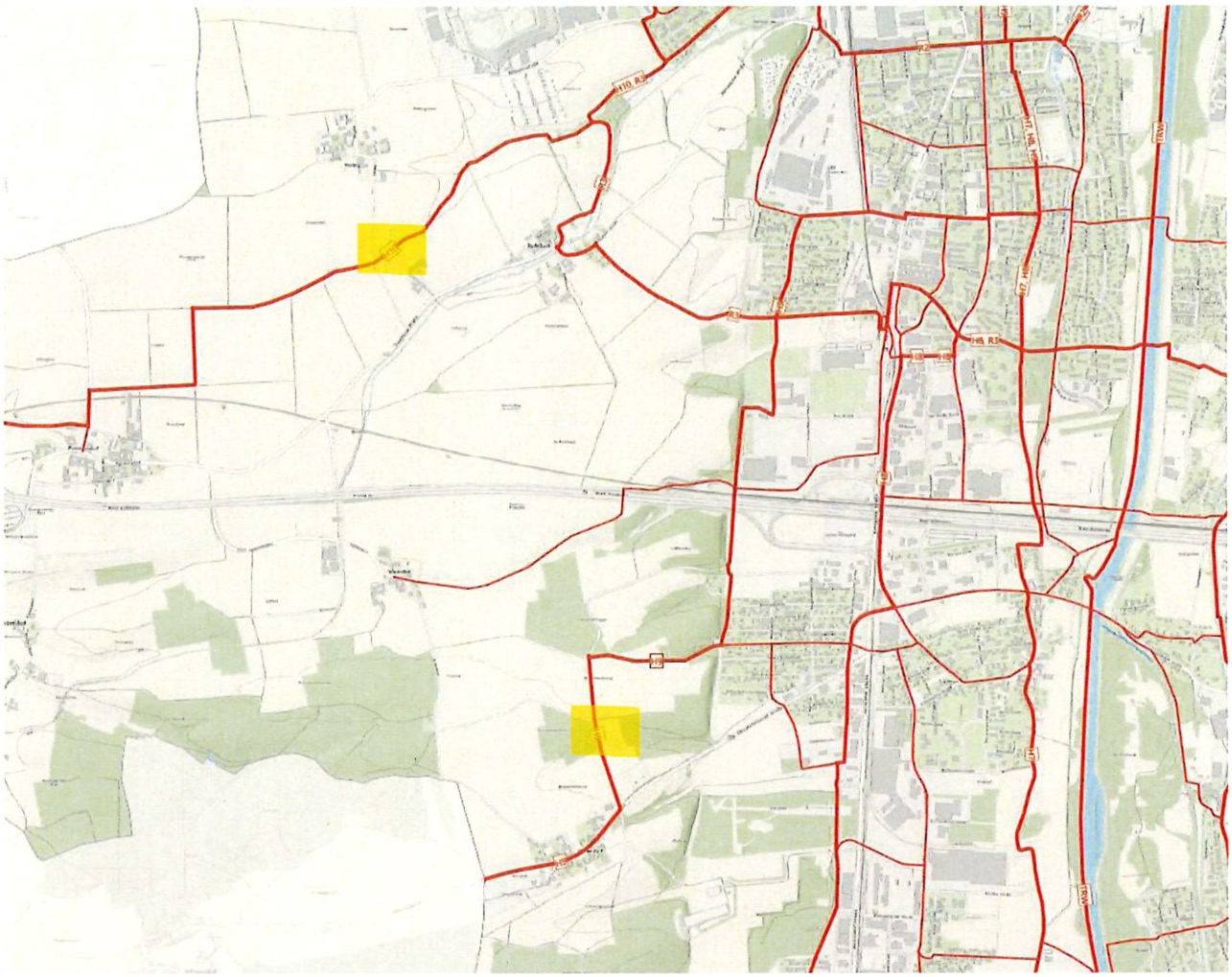
Korridor Radschnellweg

- Korridor Radschnellweg
- Anschlussknoten beidseitig
- Anschlussknoten einseitig

Touristische Radroute

- Topradroute
- wichtige Ziel-/Quellpunkte
- Gemeindegrenze
- Grenze Potentialregion

Auszug LAMOB (Leitkonzeption Aktive Mobilität) – Kommunales Radnetzausbauprogramm **St. Pölten:**



Strategisches Radverkehrsnetz
— Strategische Hauptrouten
— Strategische Verbindungsrouten

Kommunales Radnetzausbauprogramm St. Pölten

Strategisches Radverkehrsnetz

con•sens mobilitätsdesign

1:15.000 A0 hoch 19.02.2024

0 1 2 3 4 5 km