

Radpendler*innen-Freeways

Stand: Dezember 2021



Was ist ein Radpendler-Freeway?

Ein Radpendler-Freeway ist ein exklusiver Radweg und ...

1. ... durchgehend mit 20-25 km/h zu befahren, daher
 - mindestens 2,5m breit für eine Richtungsspur (Überholmöglichkeit!)
mindestens 3,5m breit bei Gegenverkehr
 - mind. 10m Kurvenradius und maximal 5% Gefälle
 - ohne Absenkungen bei Gebäude- & Grundstückseinfahrten
 - baulich getrennt von Straße und Gehweg, incl. Schutzstreifen
 - durchgehend asphaltiert (keine Aufpflasterung o.ä.)
2. ... (möglichst) kreuzungsfrei
 - maximal ein verkehrsbedingter Stopp pro Kilometer
 - an 20km/h angepasste "Grüner Welle" bei Ampelfolgen
 - Stopptafeln für querenden Verkehr an kritischen Stellen
3. ... eindeutig als solcher erkennbar
 - Beschilderung auf für Ortsfremde leicht lesbar

Diese Anforderungen sind mit Absicht eine Stufe unter denen des im niederösterreichischen Radkonzept definierten "Radschnellwegs" gehalten, der z. B. eine Projektierung für 30 km/h vorgibt. Diese Beschränkung sollte es möglich machen, mit der gleichen Investitionssumme mehr als zweimal so viele Kilometer Radpendler-Freeway zu errichten.

Zielgruppe

Das Konzept des Radpendler-Freeways soll es in erster Linie Pendler*innen im 10-15 km Umkreis von St. Pölten ermöglichen, ihr – oft schon in der Garage stehendes – E-Bike für eine Fahrt zwischen St. Pölten und ihrer Heimatgemeinde (oder umgekehrt) sinnvoll und vor allem täglich nutzen zu können. Lt. dem statistischen Jahresbericht 2020 sind dies vor allem Bürger*innen, die auf folgenden Strecken unterwegs sind:

- Wilhelmsburg (964 nach St. Pölten, 259 von St. Pölten),
- Herzogenburg (933 bzw. 629)
- Prinzersdorf (769 bzw. 82)
- Ober-Grafendorf (786 bzw. 147)
- Böheimkirchen (620 bzw. 273) und
- Pyhra (600 bzw. 67)

Natürlich sind diese Radpendler-Freeways auch für Sport- und Tourenradler von großem Vorteil und werden – vor allem am Wochenende – eine entsprechende Zusatznutzung erfahren.

Mögliche und bereits evaluierte Streckenverläufe

Mit diesem Anspruch hat eine Arbeitsgruppe der Grünen St. Pölten die Radstrecken zwischen dem St. Pöltner Promenadenring und Herzogenburg bzw. Wilhelmsburg genau untersucht und kartografiert. Weitere Strecken, wie sie oben genannt sind, sind in Vorbereitung.

Es zeigt sich, dass großes Potential vorhanden ist. Allerdings ist das momentane Radnetz nur Stückwerk, vor allem in kritischen Kreuzungssituationen und kann daher den Ansprüchen eines Pendlerverkehrs noch bei weitem nicht gerecht werden. Hier braucht es substantielle Investitionen, die letztlich uns allen zu Gute kommen: Radfahren schont nicht nur die Umwelt und reduziert Lärm für geplagte Anrainer*innen, sondern trägt auch zum individuellen Wohlbefinden bei.