

Rechnungshof Österreich
Dampfschiffstraße 2
1030 Wien
+43 1 71171-0
info@rechnungshof.gv.at
office@rechnungshof.gv.at

23.11.2021

Betrifft: Bürgerbeteiligung Prüfungsanregung
Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur entlang von Landesstraßen
und Radverkehrsplanung des Landes Niederösterreich

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Radlobby Niederösterreich ist Mitglied des Bundesverbandes Radlobby Österreich. Wir setzen uns für bessere Bedingungen für den Radverkehr im Alltag und für Radtourismus ein und denken dabei auch oft Anliegen von FußgängerInnen mit.

Im Zuge unserer Tätigkeit stellen wir immer wieder fest, dass aktive Mobilitätsformen (Gehen und Radfahren) in Niederösterreich trotz von der Landesregierung gesteckter hoher Ziele nicht mit derselben Ernsthaftigkeit, Konsequenz und Entschlossenheit behandelt werden wie der Kfz-Verkehr. Das betrifft die Planung, Errichtung, Sanierung und Instandhaltung der dafür notwendigen baulichen Infrastruktur. Zudem werden Landesmittel unserer Auffassung nach in diesen Bereichen oftmals nicht sinnvoll und effizient eingesetzt und die Kostentragung zwischen Land und Gemeinden erscheint hinterfragenswert.

Wir wenden uns daher an Sie, um im Sinne der Bürgerbeteiligung eine Prüfung Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur entlang von Landesstraßen und der Radverkehrsplanung des Landes Niederösterreich anzuregen.

Unsere Hauptkritikpunkte sind die folgenden:

1. Keine integrierte Planung und Errichtung von Fuß- und Radinfrastruktur bei Sanierung bestehender und Errichtung neuer Landesstraßen
2. Kostentragung und Zuständigkeit für Radwege entlang von Landesstraßen
3. Kritik am Potenzialmodell als Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich

Kontext

Von Bund, Ländern und Gemeinden wird seit Jahren verkündet, dass die aktive Mobilität besonders wichtig und zu fördern ist. Das Land Niederösterreich hat sich zum Ziel gesetzt, deren Anteil massiv zu steigern und deshalb im Jahr 2021 seine Strategie für mehr aktive Mobilität in Niederösterreich veröffentlicht (siehe Beilage): *„Wir wollen den Anteil der zu Fuß und auf dem Fahrrad zurückgelegten Wege in Niederösterreich in den 20er-Jahren auf 44 Prozent verdoppeln.“*¹

Die Argumente für den Rad- und Fußverkehr reichen von der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Vermeidung von Unfällen über Gesundheit durch Bewegung, Förderung der lokalen Wirtschaft bis hin zum Beitrag des Radverkehrs zur Erreichung der Klimaziele. Laut Umweltbundesamt würde die Förderung des Rad- und Fußverkehrs im Jahr 2030 zu rund 249.000 bis 286.000 Tonnen CO₂-Einsparung führen. Die Wirksamkeit dieser Einsparung hänge allerdings von der Höhe der Infrastrukturinvestitionen sowie der Umsetzungsdauer ab.²

Der Verkehrssektor ist jener Bereich, in dem die CO₂-Bilanz Österreichs und insbesondere Niederösterreichs besonders schlecht ausfällt und wo die Emissionen seit dem Jahr 1990 auch besonders stark gestiegen sind. Wenn im Verkehrssektor die Einsparungsziele verfehlt werden, ist davon auszugehen, dass auch die Klimaziele im Gesamten nicht erreicht werden. Die Konsequenz dieser fehlgeleiteten Politik sind Zertifikatszukäufe bzw. Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Darüber hinaus verursacht der Klimawandel schon heute Kosten in Höhe von durchschnittlich 1 Mrd. Euro pro Jahr, die sich noch deutlich steigern könnten.³

Das Ziel einer Erhöhung des Radverkehrsanteils erfordert zwingend die Errichtung bzw. Attraktivierung von Radverkehrsinfrastruktur, denn Radverkehrsplanung muss Angebotsplanung⁴, nicht Bedarfsplanung sein: Die Infrastruktur muss zuerst bereitgestellt werden, bevor mit einer substanziellen Zunahme dieser Mobilitätsformen zu rechnen ist. Fehlende, gefährliche oder mangelhafte Infrastruktur hat zur Folge, dass viele Wege, die ohne weiteres mit dem Rad machbar wären, stattdessen mit dem Auto zurückgelegt werden.

Damit ist klar, dass schon heute und in den kommenden Jahren viele Radwege geplant und gebaut werden müssen, wenn Niederösterreich seine selbstgesteckten Ziele erreichen möchte. Das Radverkehrsbudget des Landes NÖ wird diesen Zielen jedoch nicht gerecht. Der Bundesverband Radlobby Österreich fordert seit vielen Jahren Investitionen des Bundes, der Länder und Gemeinden in der Höhe von insgesamt 30 Euro pro Kopf und Jahr in den Radverkehr.

Die Radlobby NÖ konnte durch ihren Einsatz erreichen, dass im NÖ Landesbudget ein eigener Posten für Radverkehr ausgewiesen wird, wodurch die Ausgaben für den Radverkehr nun zumindest etwas transparenter ersichtlich sind: *„Erstmals ist für 2021 deshalb das Radfahren als eigener Posten im Landesbudget ausgewiesen – zwar nur mit vier Millionen Euro für Rad- und Gehwege. Dazu kommen aber acht Millionen Euro für die Jahre 2020/21 aus dem ‚Gemeinde-Paket‘ des Landes.“*⁵ In Summe (Land + Gemeinden) wurden also 12 Mio. Euro für Rad- und Gehwege im Budget veranschlagt. Umgelegt auf die Bevölkerung Niederösterreichs bedeutet dies ein Budget von 7,06 Euro pro Kopf

¹ https://www.noef.gv.at/noef/Niederosterreich_soll_im_Bereich_Aktive_Mobilitaet_Bei.html

² Rechnungshof (2021) Klimaschutz in Österreich - Maßnahmen und Zielerreichung 2020, S.77

³ Rechnungshof (2021) Klimaschutz in Österreich - Maßnahmen und Zielerreichung 2020, S. 25

⁴ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen · RVS Radverkehr

⁵ <https://www.noef.at/niederosterreich/gesellschaft/mobilitaet-im-alltag-die-zukunft-heisst-fahrrad-niederosterreich-mobilitaet-radfahren-radlobby-radwege-radwegenetz-darueber-spricht-noe-211496503> (24.6.2020)

und Jahr für den Radverkehr in NÖ. Im Vergleich dazu wurde für den gesamten Straßenbau (inkl. Radwegebau) laut NÖ Rechnungsabschluss 2020 433 Mio. Euro aufgewendet.⁶

Ad 1) Keine integrierte Planung und Errichtung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur bei Sanierung bestehender und Errichtung neuer Landesstraßen

Bau, Erhaltung und Verwaltung aller öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen (Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen) werden im Land Niederösterreich durch das NÖ Straßengesetz⁷ geregelt. Es gilt für Landesstraßen (L + B) und auch für Gemeindestraßen. In § 12a Absatz 2 des NÖ Straßengesetzes wird das öffentliche Interesse an Maßnahmen im Straßenbau ganz besonders mit den Interessen der Fußgänger und Radfahrer verbunden: *„Ein Straßenbauvorhaben liegt insbesondere dann im öffentlichen Interesse, wenn die Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs verbessert wird, wobei insbesondere auf die Interessen der Fußgänger und Radfahrer Bedacht zu nehmen ist. [...]“*

Während Kfz-Infrastruktur vom Land selbständig geplant wird, muss der Wunsch nach einem Radweg entlang einer Landesstraße immer von der jeweiligen Gemeinde ausgehen: *„Bei der Sanierung einer Landesstraße wird nicht automatisch auch ein Radweg angelegt, dazu bedarf es eines entsprechenden Wunsches aus der Region. Wird seitens der Region ein Radweg gewünscht, kann der NÖ Straßendienst mit den eigentlich dafür zuständigen Gemeinden die Möglichkeiten der Anlegung eines Radweges prüfen. Für die Errichtung von Radwegen gibt es auch eine finanzielle Unterstützung seitens des Landes NÖ für die Gemeinden“*, heißt es in einer Stellungnahme des NÖ Straßendienstes.⁸

Meldet eine Gemeinde hingegen keinen Wunsch nach einem Radweg an, werden bei Straßensanierungen und -neubauten auch keine Geh- und Radwege mitgeplant und mitgebaut. Die Errichtung oder Nichterrichtung von Radverkehrsinfrastruktur hängt daher vom persönlichen Engagement/Willen der jeweiligen GemeindepolitikerInnen und nicht von objektiven Planungsentscheidungen ab. Geh- und Radwege werden damit bereits bei der Planung als „Nebenanlagen“ betrachtet, und nicht als dem Kfz-Verkehr gleichwertige Verkehrsinfrastruktur.

Das Land NÖ behauptet in seiner Stellungnahme, dass die Gemeinden für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur entlang von Landesstraßen zuständig seien. Allerdings ist dies in keinem Gesetz festgelegt, was Vertretern der Radlobby NÖ auch vom Büro des niederösterreichischen Mobilitätslandesrates Ludwig Schleritzko bestätigt wurde.

Wie schon weiter oben dargelegt, muss zur Zielerreichung beim Radverkehr zuerst die entsprechende Infrastruktur vorhanden sein. Die derzeitige Vorgangsweise, Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur bei Straßensanierungen und -neubauten nicht mitzuerrichten ist daher nicht zukunftsorientiert. Darüber hinaus ist sie natürlich auch nicht wirtschaftlich, weil die nachträgliche Errichtung einer Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur deutlich teurer ist, als würde diese gleich im Zuge des Straßenbaus bzw. der Straßensanierung miterrichtet.

Die Radlobby hatte bei einem Gespräch 2018 mit Landesrat Dr. Ludwig Schleritzko und seinen MitarbeiterInnen dringend geraten, bei jedem Straßenumbau oder -neubau die Radverträglichkeit zu

⁶ NÖ Rechnungsabschluss 2020; Ergebnishaushalt, S. 34 https://www.noel.gv.at/noe/Budget/Band_2_-_Ergebnishaushalt.pdf

⁷ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20000791>

⁸ <https://www.noen.at/niederosterreich/politik/nach-radanhaenger-unfall-noe-radwegenetz-ausbau-anstrengungen-intensivieren-niederosterreich-kinder-niederosterreich-verkehrsunfall-fahrradanhaenger-radweg-radwegenetz-radlobby-157724555>

sichern. Auch bei früheren Gesprächen mit DI Christoph Dauda von der Straßenplanung des Landes NÖ hat die Radlobby darauf hingewiesen, den Radverkehr bei jeder Baustelle gleich mitzuplanen. Während im Ausland und auch in österreichischen Bundesländern (z.B. Vorarlberg) hochwertige Standards geschaffen werden, ist NÖ bei den Radwegen an Landesstraßen dramatisch im Rückstand.

In der Beilage übermitteln wir Ihnen einige Beispiele von Sanierungs-/Errichtungsprojekten, bei denen die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur nicht berücksichtigt wurde. Es handelt sich um Bau- und Sanierungsprojekte von Landesstraßen in Niederösterreich, bei denen Mittel des Landes, von Gemeinden und teilweise des Bundes – insbesondere von den ÖBB – eingesetzt werden. Es sind dies nur einige Beispiele, von denen wir Bescheid wissen. Anzunehmen ist, dass es noch viele ähnlich gelagerte Fälle gibt.

Um das Potenzial des Radverkehrs auch auf Strecken zu heben, wo es keine Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur gibt, bzw. deren Errichtung aus den oben angeführten Gründen nicht erfolgte, schlagen wir deutliche Temporeduktionen als sofort durchführbare Maßnahme vor. ExpertInnen hatten für den Verkehrsbereich eine Ausweitung von Tempolimits im Sinne einer bundesweit einheitlichen Regelung für hoch- und niederrangige Straßen sowie außerhalb der Ortsgebiete als eine der Maßnahmen mit dem höchsten Potential zur Treibhausgas-Reduktion angeführt. Für den Freilandbereich wurde eine Temporeduktion auf 80 km/h vorgeschlagen.⁹

Die Radlobby unterstützt diese Forderung im Sinne des Klimaschutzes, geht jedoch noch einen Schritt weiter und würde sich darüber hinausgehende Temporeduktionen im Sinne der Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen überall dort erwarten, wo es keine getrennte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur gibt. Bei welchen Geschwindigkeiten eine gemischte Führung von Kfz-Verkehr und Radverkehr in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke möglich ist, ist in den RVS¹⁰ für den Radverkehr festgelegt.

Leider werden die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern derzeit von den Verkehrs-Amtssachverständigen zu wenig berücksichtigt, wenn es z.B. darum geht, von der gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit abzugehen.

⁹ Rechnungshof (2021): Klimaschutz in Österreich – Maßnahmen und Zielerreichung 2020, S. 76

¹⁰ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Ad 2) Kostentragung und Zuständigkeit für (Geh-)/Radwege entlang von Landesstraßen

Auch in finanzieller Hinsicht ist keine gleichwertige Behandlung von Rad- und Kfz-Infrastruktur gegeben. Während für die Sanierung und Errichtung von Landesstraßen für den Kfz-Verkehr meist 100 Prozent der Kosten durch das Land Niederösterreich getragen werden, müssen die Gemeinden einen Teil der Kosten für die Errichtung von Radwegen entlang von Landesstraßen selbst tragen.

Seit November 2020 ist eine neue Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich in Kraft (siehe Beilage). Es gibt zwei Förderschienen und unterschiedliche Förderhöhen je nach Finanzkraft der jeweiligen Gemeinde. Der von der Gemeinde zu tragende Selbstbehalt für die Errichtung von Radwegen beträgt zwischen 20% und 40% der tatsächlichen förderbaren Investitionskosten – auch wenn dieser Radweg entlang einer Landesstraße verlaufen soll.

Aufgrund der knappen Finanzsituation vieler Gemeinden ist die Errichtung von Geh- und Radwegen trotz der Förderung daher oft schwierig – insbesondere über längere Strecken im Freilandbereich außerhalb des Ortsgebietes.

Nach Errichtung eines (Geh- und) Radweges entlang einer Landesstraße überträgt das Land die Zuständigkeit dafür an die jeweilige Gemeinde. Die für die Instandhaltung der Radinfrastruktur anfallenden Kosten sind in der Folge von der Gemeinde zu tragen.

Bei den Kfz-Fahrbahnen wird die Instandhaltung demgegenüber immer vom Landesstraßendienst durchgeführt.

Es gibt unseres Wissens nach kein Gesetz, in dem steht, dass das Land nicht auch für Radwege entlang von Landesstraßen zuständig wäre. Die Übertragung der Zuständigkeit an die Gemeinden wäre demnach nicht rechtmäßig.

Falls die Instandhaltung von Radwegen entlang von Landesstraßen durch die Gemeinden effizienter erledigbar sein sollte, müssten zumindest etwaige dadurch entstehende Kosten den Gemeinden finanziell abgegolten werden.

Es sollte gesetzlich eindeutig geregelt werden, dass die Länder auch für die Errichtung und die Instandhaltung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur entlang von Landesstraßen zuständig sind.

Ad 3) Kritik am Potenzialmodell als Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich

Abgesehen davon, dass eine Implementierung von Radwegen mittels Förderungen grundsätzlich zu hinterfragen ist (siehe Kritikpunkt 2) beinhaltet auch das Potenzialmodell als Grundlage der derzeit gültigen Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich einige hinterfragenswerte Punkte:

Innerhalb der Förderung für Radanlagen des Landes NÖ gibt es zwei Förderschienen:

A: Radschnellwege und Rad-Basisnetze und
B: Ländliche Erschließung – Radwege.

Bei der Errichtung von Radwegen sind je nach Förderschiene unterschiedliche Vorgaben zu erfüllen. Eine Förderquote von 80% für Radschnellwege ist nur in Schiene A möglich.

Die Zuteilung der Gemeinden zu den beiden Förderschienen erfolgt mittels Potenzialanalyse. Gemeindegruppen, die ein höheres Potenzial für Alltagsradverkehr aufweisen wurden folgendermaßen ermittelt:

- 1) Erstellung von Potenzialmatrizen:
 - ArbeitspendlerInnen (Wege Pendlermatrix 2015/Gebietsstand 2017)
 - SchülerpendlerInnen (Wege Pendlermatrix 2015/Gebietsstand 2017)
 - Erledigungswege/Einkaufswege etc.
 - multimodale Wege – ArbeitspendlerInnen >10km ohne Bahnhof in Gemeinde
- 2) Abminderung der Potenziale mit zunehmender Distanz
- 3) Ermittlung jener Routen mit den höchsten Potenzialen gesamt und je Kilometer
- 4) Einschränkung auf Routen ohne unzulässige Höhenunterschiede und Routen über 5km
- 5) ExpertInneninput

Diese Vorgehensweise führt dazu, dass die Einteilung mancher Regionen zumindest hinterfragenswert erscheint. Zum Beispiel wurde die Gemeinde Klosterneuburg trotz unmittelbarer räumlicher Nähe zu Wien, relativ hoher Bevölkerungsdichte und eines starken Bevölkerungswachstums in den vergangenen Jahren als ländliche Erschließungsregion eingestuft – genauso wie z.B. Gebiete an der tschechischen Grenze.

Die neue Förderrichtlinie kam im November 2020 heraus. Verwendet wurden Pendler-Daten aus dem Jahr 2015 und Daten zum Gebietsstand aus dem Jahr 2017. Bereits im August 2020 waren jedoch aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik Pendlerdaten aus dem Jahr 2018 verfügbar. Es ist daher nicht verständlich, dass Daten verwendet wurden, die zu diesem Zeitpunkt bereits drei Jahre veraltet waren. Auch die Daten zum Gebietsstand sind spätestens ein Jahr später verfügbar. Nicht nachvollziehbar ist weiters, warum nur die Gemeindegrenzen überschreitende Wege beim Indikator für Arbeits- und Bildungswege in der Analyse berücksichtigt wurden und keine Gemeinde-BinnenpendlerInnen.

Die hohen Verkaufszahlen von Elektro-Fahrrädern (E-Bikes) werden sogar vom Land NÖ selbst immer wieder betont.¹¹ Trotzdem wird in der Potenzialanalyse eine Einschränkung auf Routen ohne unzulässige Höhenunterschiede getroffen. Mit einem E-Bike lassen sich jedoch nicht nur längere Distanzen, sondern auch Steigungen ohne große Anstrengung bewältigen.

Freizeitmobilität ist kein Kriterium bei der Erstellung der Potenzialmatrizen. Freizeitmobilität macht

¹¹ vgl. z.B. Strategie für mehr Aktive Mobilität in NÖ oder Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich

jedoch mittlerweile ein Drittel aller Wege aus.¹² In Zeiten von zunehmendem Homeoffice sollte man daher bei der Erstellung einer Potenzialanalyse nicht nur auf auf Pendlerbeziehungen Rücksicht nehmen.

Als Indikator für das Potenzial könnte auch das durchschnittliche täglich Verkehrsaufkommen (DTV) dienen. Dieses wird derzeit nicht in die Potenzialanalyse mit einbezogen, obwohl diese Daten regelmäßig erhoben werden. Diese Daten würden darüber hinaus auch Hinweise auf die Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen entlang einer bestimmten Strecke geben.

Wir würden uns freuen, wenn der Rechnungshof eine Prüfung der Fußgänger- und Radverkehrsinfrastruktur entlang von Landesstraßen sowie generell der Radverkehrsplanung des Landes Niederösterreich in Betracht ziehen würde und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Karl Zauner
Vorsitzender
Radlobby NÖ

Elisabeth Füssl
Stv. Vorsitzende
Radlobby NÖ

Eva Seibold
Teammitglied
Radlobby Klosterneuburg

Beilagen:

- Beispiele für Infrastruktur-Bauprojekte ohne Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr
- Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich
- Strategie für mehr Aktive Mobilität in NÖ
- Aktive Mobilität in Niederösterreich – Expertenforum
- Der Weg von der Potential-Analyse zu Radschnellwegen und Radbasisnetzen (PPT)
- Ergänzende Erklärungen zum Potenzialmodell und zur Routenauswahl (Großraum Weinviertel) - Fa. VERRACON
- Stellungnahme des Straßenbaudirektors DI Decker zur Radlobby Kritik am NÖ Straßenbauprogramm (31.1.202019 ST1-A-5/608-2020)

¹² <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2016-03-freizeitverkehr-in-oesterreich-nimmt-zu>

Medienberichte und Presseaussendungen zum Thema:

[Massive Kritik am NÖ Straßenbauprogramm 2020 durch die Radlobby \(Presseaussendung vom Sommer 2019\)](#)

[Nach Radanhänger-Unfall – NÖ Radwegenetz-Ausbau: „Anstrengungen intensivieren!“ \(NÖN, 7.8.2019\)](#)

[Mobilität – Mehr Radler will das Land \(NÖN, 7.4.2021\)](#)

[Mobilität im Alltag – Die Zukunft heißt Fahrrad \(NÖN, 24.6.2020\)](#)

[Erste Strategie zur Förderung von Rad- und Fußgängermobilität \(Radland NÖ\)](#)

[NÖ will bei „Aktiver Mobilität“ Europaspitze werden \(Eurokommunal, 16.3.2021\)](#)

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS):

https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/recht/rvs.html

RVS 03.02.11 – Einsatzkriterien für die Errichtung von Rad- und Gehwegen (Jänner 1990)

RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr (Oktober 2015)

RVS 03.02.13 – Radverkehr (Februar 2014)

<http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=e283b686-009d-4cc8-bdf1-8a06fd7fb2a7>

Beispiele nicht erfolgter oder misslungener Radverkehrsplanung auf Landesstraßen in NÖ

ÖBB-Unterführung B26 in Ternitz (Rohrbacher Straße)



Zeitraum: März 2019 - Dezember 2019

Kosten: 275.000 Euro (Land NÖ)

Standort › [Google/Maps](#)

Die Unterführung verbindet den Ternitzer Ortsteil Rohrbach mit dem Gewerbegebiet Rohrbach und führt in einer Kurve unter der Südbahn hindurch. Es sind beidseitig weder Gehsteige noch Radwege vorhanden. Aktiv mobile Personen, die von Rohrbach zum Gewerbegebiet gelangen wollen, sind durch die fehlende Infrastruktur in Gefahr. So wird Radverkehr

unterbunden anstatt gefördert.

Bürgermeister Rupert Dworak, Ternitz, argumentiert, dass man ohnehin auf einem vorhandenen Radweg nach Neunkirchen gelangen könne. Dieser Radweg führt aber nach Neunkirchen zu einem völlig anderen Ziel. Die Mobilitätsbedürfnisse der RadfahrerInnen und FußgängerInnen, die zur Arbeit oder als KundInnen zum Gewerbegebiet oder zu einem anderen Ortsteil von Neunkirchen und umgekehrt in Richtung Rohrbach, Mahrersdorf oder Flatz gelangen wollen, werden nicht berücksichtigt.

Es ist nun notwendig, nach Errichtung der Unterführung für Kraftfahrzeuge eine zusätzliche Unterführung an dieser Stelle für den Rad- und Fußverkehr zu errichten. Diese Vorgangsweise ist teuer und kein effizienter Umgang mit Steuermitteln.

<https://www.ternitz.at/media/news/unterfuehrungenternitz.pdf>

<https://www.radlobby.org/noe/schwarzatal-ternitz-neue-bahnunterfuehrung-der-landesstrasse-ohne-radweg/>

https://www.meinbezirk.at/neunkirchen/c-lokales/jetzt-kann-der-verkehr-unterirdisch-rollen_a3714708

Sanierung B14 zwischen Maria Gugging und St. Andrä-Wördern



Zeitraum: Sommer 2020

Kosten: 275.000 Euro (Land NÖ)

Die Landesstraße B14 durch das Hagental ist die einzige Verbindungsstraße zwischen den Nachbarorten St. Andrä-Wördern und Maria Gugging (eine Katastralgemeinde von Klosterneuburg). Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf der B14 beträgt in diesem Bereich etwa 8.000 Fahrzeuge pro Tag. Das Tempolimit beträgt im flachen Abschnitt 100 km/h, im Bereich der Hagenbachklamm streckenweise 50 km/h.

Weil es keine getrennte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur gibt, müssen RadfahrerInnen und FußgängerInnen die Straße im Mischverkehr gemeinsam mit den Kfz benutzen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und dem teils sehr hohen Tempolimit ist die Situation sowohl für RadfahrerInnen als auch für FußgängerInnen auf dieser Strecke sehr gefährlich.

Hinzu kommen gefährliche Überholmanöver (zu geringer Seitenabstand, bei Gegenverkehr, vor Kurven, trotz Sperrlinie).

Es ist derzeit nicht möglich, den Nachbarort mit dem Fahrrad sicher zu erreichen. Mit Kindern ist die Strecke erst recht nicht befahrbar. Radfahrende aus Maria Gugging und Kierling müssen derzeit einen großen Umweg über Klosterneuburg in Kauf nehmen (ca. 10 km), wenn sie die gefährliche Freilandstrecke auf der B14 vermeiden wollen (und umgekehrt).

Im Sommer 2020 wurde diese Landesstraße im flachen Abschnitt auf einer Länge von rund 1.150 Metern saniert. Auf Grund der aufgetretenen Schäden (Spurrinnen) entsprach die Fahrbahn nicht mehr den heutigen Verkehrserfordernissen. Die Kosten für diese Fahrbahnsanierung betragen 275.000 Euro, die auf das Land Niederösterreich entfallen.

Die Errichtung einer Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Zuge dieser Sanierung wurde nicht mitbedacht. Unseres Wissens nach gehören 1,5 Meter beidseits der Straße dem Land, es wäre also genügend Platz gewesen, um eine sichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur herstellen zu können.

Presseaussendung des Landes NÖ zur Sanierung der B14:

https://www.noel.gv.at/noel/Landesstrasse_B_14_zwischen_Maria_Gugging_und_St_Andrae.html

Sanierung B19 bei Hausleiten



Zeitraum: Sommer 2018

Kosten: 850.000 Euro
(Land NÖ)

Die Landesstraße B19 verläuft von Tulln zuerst entlang des nördlichen Donauufers und zweigt dann Richtung Norden in Richtung Hollabrunn ab. Das Alter der Straßenkonstruktion und

vorhandene Fahrbahnschäden machten eine Sanierung der Fahrbahn zwischen dem Kreisverkehr an der Kreuzung der S5 mit der B19 (Gemeindegebiet Tulln) und Gaisruck (Gemeindegebiet Hausleiten) notwendig, um – wie das Land NÖ in seiner Presseaussendung schreibt – wieder „heutigen modernen Verkehrserfordernissen“ zu entsprechen. Auf einer Länge von rund 3,6 Kilometern wurde deshalb eine neue Trag- sowie Deckschicht aufgebracht. Die Gesamtbaukosten für die Fahrbahnerneuerung beliefen sich auf rund 850.000 Euro.

Traurige Berühmtheit erlangte dieser Straßenabschnitt im Sommer 2018, als zwei Kleinkinder, ein und vier Jahre alt, im Zuge eines tragischen Unfalls starben: Ein Pkw hatte auf der B19 bei Hausleiten (Bezirk Korneuburg) einen Fahrradanhänger erfasst, der an ein Elektrofahrrad gekoppelt war (Unfallort auf Google Maps [GPS](#)). Das Versäumnis, dass auch hier kein begleitender Radweg angelegt wurde, hat somit in diesem Fall zwei sehr jungen Menschen ihr Leben gekostet.

Ein Zitat aus der Presseaussendung des Landes Niederösterreich zur geplanten Straßensanierung bringt es auf den Punkt: „*Mit der Fahrbahnerneuerung erhöhen wir zusätzlich zur Leistungsfähigkeit auch die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort für die Autofahrerinnen und Autofahrer maßgebend*“, so Landesrat Ludwig Schleritzko kürzlich beim offiziellen Baubeginn. An die Sicherheit nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer wurde nicht gedacht.

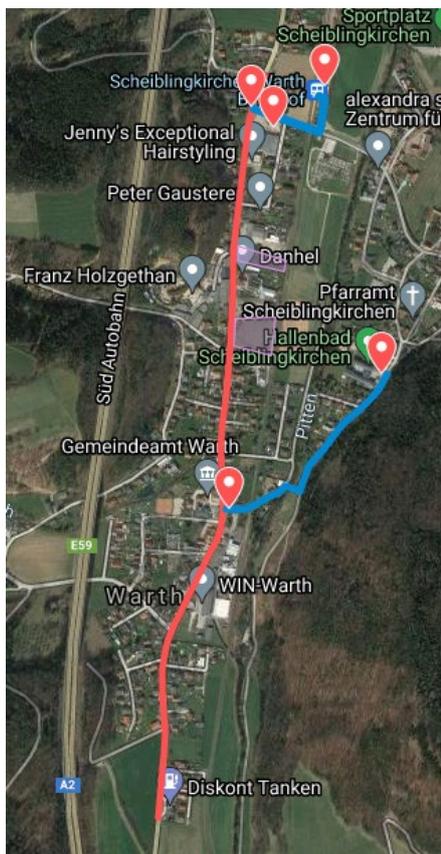
- › [Presseaussendung des Landes NÖ zur Sanierung der B19](#)
- › [Stellungnahme der Radlobby NÖ zum Unfall in Hausleiten](#)

Medienberichte

- › [Nach Radanhänger-Unfall – NÖ Radwegenetz-Ausbau: „Anstrengungen intensivieren!“ \(NÖN, 7.8.2019\)](#)
- › [NÖN kommentiert und berichtet über den tragischen Unfall mit dem Kinderanhänger in Hausleiten \(Radlobby\)](#)
- › [ORF Bericht](#)
- › [NÖN Bericht über die Sanierung](#)

Beispiele kommender Projekte

Sanierung B54 durch Warth & Scheiblingkirchen



Zeitraum: Herbst 2021, Kosten: noch nicht bekannt (Land NÖ)

Die Landesstraße B54 verläuft durch das gesamte Ortsgebiet von Warth und nördlich von Warth durch einen Teil des Ortsgebietes von Scheiblingkirchen.

Hier ist der [Link zum Streckenverlauf](#) (Google/MyMaps).

Die B 54 ist in diesem Ort eine verkehrsreiche Straße, auf der Pkws und Lkws mit Tempo 60 (!) fahren dürfen.

Im Zuge der geplanten Sanierung wird im Ort künftig Tempo 50 verordnet. Entlang der B54 ist derzeit ein nicht verordneter Streifen mit ca. 1,1 m in beiden Fahrtrichtungen markiert, der als Radstreifen wahrgenommen wird. Mit der geplanten Sanierung wird auch dieser nicht RVS-konforme „Radstreifen“ entfernt. Stattdessen kommen Parkplätze und an Kreuzungen einige sehr kleine Grünflächen.

Für Radfahrende hat das Land NÖ als Betreiber dieser Straße keine Lösung eingeplant. Die Gemeinde selbst hat kein Interesse. Im Ort gibt es BürgerInnen, die für einen Radweg öffentlich aufgetreten sind.

Problembereiche für den Radverkehr:

Entlang der gesamten B54-Ortsdurchfahrt von Warth und in der Folge auch Scheiblingkirchen befinden sich diverse

Gewerbebetriebe, das Gemeindeamt, eine Ordination, Postdienst, Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser. Weitere Mehrfamilienhäuser sind geplant bzw. in Bau.

Für Kinder, die per Fahrrad zur Schule fahren dürfen, gibt es nur einen Anschlusspunkt zur Schule in der Ortsmitte. Auch der Bahnhof und der einzige Supermarkt der Firma SPAR sind praktisch nur über diese Ortsdurchfahrt erreichbar. Das ist [auf der Karte leicht zu erkennen](#).

Die Verantwortlichen des Landes NÖ und der Gemeinde vertreten die Auffassung, dass für die Kinder ohnehin der *Schulweg* als Alternative bereit steht. Dieser Schulweg führt aber nicht zu den Wohngebieten sondern nur bis ins Ortszentrum. Ab dort ist die B54 die Hauptstrecke für einen großen Teil der Betroffenen. Die größeren Kinder und die PendlerInnen, die zum Bahnhof müssen, fahren entlang der B54 bis zur Abzweigung zum Bahnhof.

Die Sanierung der B54 steht im Widerspruch zu den Ankündigungen der Landesregierung, den Radverkehrsanteil verdoppeln zu wollen. Die enormen Kosten der derzeitigen Sanierung ohne ein Angebot für den Radverkehr wird später eine teure Korrektur der aktuellen Planung und voraussichtlichen Ausführung zur Folge haben.

Es ist eine unwirtschaftliche Fehlentscheidung, in der Ortsdurchfahrt keine sichere Lösung für den Radverkehr anzubieten, die wegen des hohen Verkehrsaufkommens, besonders wegen des Lkw-Verkehrs, nur ein baulich getrennter Radweg in beide Richtungen sein kann.

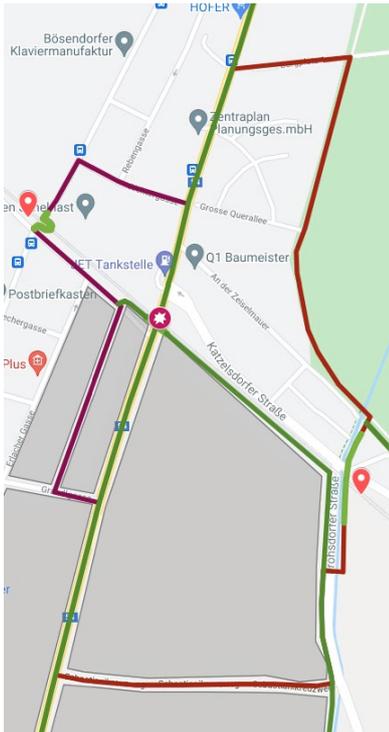
Medienberichte

[Umgestaltung der B54 bei Warth ist Kopfschüttler des Monats \(Grüne, 29.10.2021\)](#)

[Grüne kritisieren B54-Umgestaltung: „Das Projekt fällt aus der Zeit!“ \(NÖN, 5.11.2021\)](#)

[Grüne zeigen dieser B54-Neugestaltung weiterhin die kalte Schulter \(Bezirksblätter, 29.10.2021\)](#)

B54 Unterführung unter Aspangbahn und Soproner Bahn in Wiener Neustadt



Geplanter Zeitraum Baubeginn: 2022

Kosten: noch nicht bekannt

Die Landesstraße B54 führt ab Wasserturm in Wiener Neustadt als Günser Straße in Richtung Süden. Dabei kreuzt die B54 derzeit die Bahnen nach Aspang und nach Sopron. Jetzt gibt es den Plan, diese Bahnkreuzung mittels einer Unterführung aufzulösen. Zwei weitere Bahn-Kreuzungen in der Umgebung werden ebenfalls aufgelöst und durch eine Rad-/Fußweg-Unterführung ersetzt. Hier ist der [Link zur Karte](#) (Google/MyMaps).

Hinweis: auf dieser Karte ist auch der Vorschlag der Radlobby im Menü links anklickbar.

Problembereiche für den Radverkehr:

Südlich der Bahnlinien (in der Karte grau markiert) ist ein neues Stadtviertel geplant. Noch etwas weiter südlich gibt es bereits bei der Abfahrt der S4 ein Gewerbegebiet.

Die künftige Hauptradroute wird die B54 sein, die ohne Umwege die direkte Verbindung vom Süden in die Stadt führt. Auch für den Fußverkehr, der erzwungene Umwege noch weniger als der Radverkehr liebt, ist die B54 die direkte Verbindung.

Das Land NÖ hat nun als Betreiber der Straße vor, die Unterführung der beiden Bahnstrecken ohne Gehsteige und Radwege auszuführen. Zu Fuß Gehende und Radfahrende sollen gezwungen werden, unnötige Umwege in Kauf zu nehmen, um in die Stadt zu gelangen.

Sowohl die Landesverantwortlichen als auch die Stadtverantwortlichen argumentieren, dass ohnehin links und rechts ein Rad- und Gehweg kommt. Diese Argumentation ist aber nur aus der Perspektive von Autofahrenden verständlich, welche die Umwege nicht zur Kenntnis nehmen.

In Wiener Neustadt gibt es mehrere Bahnunterführungen von Hauptstraßen, die auch für den Radverkehr und den Fußverkehr baulich getrennt durchlässig sind:

- B17, Neunkirchner Straße unter Aspangbahn und Soproner Bahn
- B17, Wiener Straße unter Pottendorfer Bahn
- Kollonitschgasse, Zehnergasse unter Südbahn

Diese Unterführung widerspricht dem Anliegen der NÖ Landesregierung, die aktive Mobilität in besonderer Weise zu fördern und den Anteil des Radverkehrs zu verdoppeln.

Es ist eine unwirtschaftliche Fehlentscheidung, in der Unterführung, die für einen Bestand von 100-130 Jahren errichtet wird, keine sichere Lösung für den Rad- und Fußverkehr anzubieten.

Künftige B17 - sogenannte Ost"umfahrung" in Wiener Neustadt



Geplanter Zeitraum Baubeginn: unbekannt

Kosten: 40-50 Mill. Euro, eher mehr

Das Land NÖ hat vor, die Landesstraße B17 zu verlegen und im Osten der Stadt zu führen. Das Projekt wird von der Landespolitik und von der Stadtpolitik als sogenannte Ostumfahrung vermarktet. Es wird behauptet, dass diese Straße zur Verkehrsentslastung der Stadt errichtet wird. Dies ist, wie man aus den Zahlen der Landesstraßenplanung leicht erkennen kann, nicht der Fall. Wir wollen hier auf die gesamten Folgewirkungen dieses Projektes nicht eingehen und uns nur auf den Radverkehr beziehen.

Obwohl von der Radlobby NÖ der Projektleitung des Landes NÖ bereits am 11. Dez. 2015 in einer vierstündigen Besprechung mitgeteilt wurde, dass laut Projektplan wichtige Radrouten von Wiener Neustadt zu Nachbarorten durch die „Ostumfahrung“ unterbrochen werden, wurden diese Hinweise nicht weiter berücksichtigt. Es besteht nun die Absicht, diese Landesstraße zu errichten.

Die Unterbrechungen von Radrouten sind [auf dieser Seite der Homepage](#) der Radlobby NÖ zu finden.

Die Stadtverantwortlichen von Wiener Neustadt – Stadtrat Franz Dinobl und Genossen – haben der Radlobby in einer Besprechung im Rathaus mitgeteilt, dass man nach Errichtung der Straße die Querungen errichten will, um den Radverkehr zu den Nachbarorten zu ermöglichen.

Diese Vorgangsweise führt zu enormen Kosten.

Unabhängig davon ist das gesamte Projekt „Ostumfahrung“ ein finanzielles Millionengrab, weil die öffentlich verkündeten Ziele der „Entlastung der Stadt“ nicht erreicht werden – und im Gegenteil mehr Verkehr induziert wird. Zudem führt die Steigerung des Verkehrs auch für den Radverkehr innerhalb der Stadt Wiener Neustadt zu weiteren Behinderungen. Die Fakten zu diesen Aspekten wurden vom Land NÖ auch zur Verfügung gestellt.

Wiener Neustädter Straße in Lichtenwörth (Gemeindestraße)

Die Gemeinde Lichtenwörth hat im Jahr 2021 die Wiener Neustädter Straße saniert. Erfreulicherweise wurde auf Verkehrsberuhigung gesetzt, was dem Radverkehr sehr entgegen kommt.

In der Straße ist jetzt Tempo 30 verordnet. Es gibt mehrere Rampen quer zu den Kfz-Fahrbahnen, um den Kfz-Verkehr abzubremesen. Eine Radverkehrsanlage ist nach den Richtlinien für die Planung von Radverkehrsanlagen RVS 03.02.13 nicht notwendig.

Dennoch erfolgte eine Markierung eines „Radweges“ auf beiden Seiten der Straße: 45 cm breit, mit Symbolen, die nicht den Richtlinien entsprechen.

Nachdem es überregionale Proteste in sozialen Medien gab, wurde die Markierung um 20 cm verbreitert.

Die Radlobby stellt fest:

1. Es handelt sich nicht um einen Radfahrstreifen und nicht um einen Mehrzweckstreifen, wie es die [StVO](#) vorsieht. Es ist einfach eine grüne Straßenfärbung ohne rechtliche Bedeutung. Es ist auch kein Radweg.
Die [Bodenmarkierungsverordnung](#) §13 wird nicht annähernd eingehalten.
2. Auch die Symbole, die darauf hinweisen, dass es sich um einen Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen handeln könnte, entsprechen nicht der Bodenmarkierungsverordnung.
3. Die Richtlinien für die Straßenplanung von Radverkehrsanlagen RVS 03.02.13 werden nicht eingehalten. In diesen ist die Standardbreite von Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen mit 1,5 m festgelegt. Die Mindestbreite ist 1,25 m. Bei rechts parkenden Kfz ist die Breite mit 1,75 m festgelegt.
4. In der sanierten Wiener Neustädter Straße gibt es in einem Abschnitt Parkplätze für Kfz. Der grün markierte Streifen motiviert Radfahrende, ganz weit rechts zu fahren. Sie kommen damit in die sogenannte [Dooringzone](#), das ist der Bereich, in dem Autotüren ausschwenken, wenn sie unbedacht ohne Rückschau geöffnet werden. So kommt es immer wieder sehr schweren Verletzungen von Radfahrenden. Es sind deswegen auch immer wieder Tote zu beklagen, wie zuletzt eine Radfahrerin in Ternitz.
5. Autofahrende nehmen an, es handle sich um eine Radverkehrsanlage. Sie werden Radfahrende nötigen, diesen Bereich zu nutzen.
6. Die Wahrnehmung, dass man als Autofahrende/r auf der „eigenen“ Fahrspur unterwegs ist und Radfahrende auf der schmalen Radverkehrsanlage, wird dazu führen, dass der notwendige Abstand nicht eingehalten wird. Die Gefährdung von Radfahrenden nimmt zu.

Die Motive, die zur Markierung dieses vermeintlichen Radfahrstreifens oder Mehrzweckstreifens geführt haben, sind nicht klar.

Das Projekt Neugestaltung der Wiener Neustädter Straße in Lichtenwörth wurde „mit tatkräftiger Unterstützung des Landes NÖ“ ([Bgm. Zusage](#), [Facebook](#), PDF) umgesetzt. Ob damit möglicherweise fehlerhaft Mittel eingesetzt wurden, die für den Radverkehr seitens des Bundes oder des Landes bereitgestellt werden, sollte geprüft werden.

[Fotos und Medienberichte finden Sie hier.](#)