



Radlobby-Umfrage zur St. Pöltner Gemeinderatswahl 2026

Die Radlobby St. Pölten bedankt sich für den konstruktiven Austausch mit allen im Gemeinderat vertretenen Parteien. Wir wissen auch den grundlegenden Konsens zu schätzen, dass der Radverkehr in St. Pölten ein wichtiger Teil der Mobilität in St. Pölten darstellt. Im Rahmen dieses Fragenkataloges bitten wir Sie als wahlwerbende Partei, bis spätestens Jahresende 2025 Stellung zur weiteren Entwicklung des Radverkehrs und zum Miteinander auf dem Weg in die Zukunft zu beziehen.

Die Antworten werden wir im Originalwortlaut auf der Webseite der Radlobby veröffentlichen.

1. Transparenz und Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger

Ein alltagstaugliches Radwegenetz entsteht dann, wenn die Nutzerinnen und Nutzer bei Planung, Umsetzung und Betrieb eingebunden werden.

Wie wird Ihre Fraktion zivilgesellschaftliche Initiativen und die Bevölkerung in die weitere Entwicklung des Fuß- und Radwegenetzes einbeziehen?

Antwort NEOS:

Ein funktionierendes Radwegenetz entsteht nicht am Schreibtisch, sondern durch systematische Einbindung jener Menschen, die es täglich nutzen werden. NEOS setzt auf evidenzbasierte Bürgerbeteiligung statt Symbolpolitik.

Wir werden regelmäßige strukturierte Befragungen der Bevölkerung durchführen, um tatsächliche Bedürfnisse und Problemstellen zu identifizieren. Dabei arbeiten wir mit Verkehrsexperten zusammen, die aus Bürgerfeedback konkrete, umsetzbare Lösungen entwickeln. Zivilgesellschaftliche Initiativen erhalten direkten Zugang zu Entscheidungsprozessen durch verpflichtende Anhörungen vor Beschlussfassung im Gemeinderat.

Statt das Rad neu zu erfinden, nutzen wir bereits etablierte Bürgerbeteiligungs-Tools wie die VCÖ-Radkarte (<https://map.vcoe.at/radfahren/>), über die Bürgerinnen und Bürger Problemstellen melden können. Diese gemeldeten Daten fließen direkt in unsere Anträge und Anfragen im Gemeinderat ein. Parallel dazu führen wir Tür-zu-Tür-Gespräche in allen Stadtteilen durch, um auch jene zu erreichen, die nicht digital aktiv sind.

Bei der angespannten Haushaltslage Sankt Pöltens setzen wir auf smarte Priorisierung: Bürgerfeedback hilft uns, jene Maßnahmen zu identifizieren, die mit minimalem Budget maximale Wirkung erzielen. Quick-Wins wie Markierungen und Beschilderungen vor kostenintensiven Neubauten. Jeder Euro wird dort eingesetzt, wo er tatsächlichen Nutzen bringt – keine Prestigeprojekte, sondern Alltagsauglichkeit.

Antwort GRÜNE:

Das Radwegenetz in St. Pölten hat ein großes Verbesserungspotential, das zügig genutzt werden soll. Überall dort, wo es über Routinevorhaben hinausgeht, stehen wir für eine aktive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger. Insbesondere bei grundsätzlichen Überlegungen zum Netz und neuen Planungsvorhaben ist eine breite Beteiligung anzustreben. Damit wird hohe Qualität und Akzeptanz gleichermaßen erreicht. Eine der Fragestellungen wäre unserer Meinung nach die Routenführung der notwendigen Radwegverbindung nach Obergrafendorf oder Böheimkirchen.



Antwort SPÖ:

Die SPÖ St. Pölten steht für eine Stadtentwicklung, die gemeinsam mit den Menschen gestaltet wird. Gerade beim Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes ist uns der Dialog mit der Zivilgesellschaft und der Bevölkerung besonders wichtig, weil Mobilität den Alltag aller betrifft.

In den vergangenen Jahren haben wir in unserer Funktion als Fraktion mit Regierungsverantwortung bereits auf unterschiedliche Beteiligungsformate gesetzt – ob zum Promenadenring oder Sturm 19-Park, im Zuge der Erstellung der Leitkonzeption Aktive Mobilität oder im Rahmen der Mobilitätsstudie 2024. Diesen Weg wollen wir konsequent weitergehen und weiter ausbauen. Zivilgesellschaftliche Initiativen wie die Radlobby sehen wir dabei als wichtige Partner, die wertvolle Expertise und Praxiserfahrung einbringen.

Für die kommende Periode streben wir eine noch stärkere, strukturierte Einbindung an: durch frühzeitige Information bei Planungsprozessen, transparente Entscheidungsgrundlagen sowie regelmäßige Austauschformate mit Initiativen, Anrainer:innen und Nutzer:innen des Fuß- und Radverkehrs. Ziel ist es, Rückmeldungen wie gewohnt nicht nur anzuhören, sondern sie nachvollziehbar in die Planung einfließen zu lassen. Wir haben als einzige Partei ein detailliertes Programm für die kommende Regierungsperiode vorgelegt. Die Menschen müssen also nicht die Katze im Sack kaufen, sondern können sich auf unsere Versprechen verlassen.

Als Partei mit Regierungsverantwortung verbinden wir diese Beteiligung mit Verlässlichkeit: Gute Ideen müssen auch umsetzbar, finanzierbar und in ein gesamtheitliches Verkehrskonzept eingebettet sein. Unser Anspruch ist eine sichere, attraktive und klimafreundliche Mobilität für alle Generationen – entwickelt im Dialog und umgesetzt mit Verantwortung.

Antwort KPÖ:

Uns ist es sehr wichtig den Menschen zuzuhören und ihre Anliegen und Bedürfnisse ernst zu nehmen. Mobilität in der Stadt muss die Bedürfnisse aller Menschen in Betracht ziehen um gute, ausgewogene Konzepte zu erarbeiten. St. Pölten ist größtenteils flach und für kürzere und mittellange Wege bietet sich das Fahrrad an. Hier gibt es viel Verbesserungspotenzial beim Radwegenetz, was für uns eine große Priorität hat. Das geht am Besten dann wenn man zivilgesellschaftliche Initiativen und die Bewohnerinnen und Bewohner in St. Pölten in die Überlegungen und Planungen miteinbezieht. Denn sie nutzen die Wege regelmäßig und sind in der Stadt mobil. Die VCÖ-Radkarte weist für das St. Pöltner Stadtgebiet über 100 Problemstellen auf. Hier gilt es in einem ersten Schritt anzusetzen und die Radwege besser und vor allem sicherer für alle Verkehrsteilnehmer zu machen.

2. Lebensqualität

Die Gemeinden, haben sich jahrelang dafür eingesetzt, die Lebensqualität durch Anpassung der Geschwindigkeit, verbessern zu können. Nach § 20 der StVO ist es vorgesehen, eine entsprechende Anpassung der Geschwindigkeit flächendeckend zu verordnen und gleichzeitig einzelne Straßenabschnitte vom Geltungsbereich auszunehmen.



Dem vermeintlichen Nachteil, sich als Anrainer an eine niedrigere Tempobeschränkung halten zu müssen steht der Vorteil gegenüber, dass sich die täglich hunderten/tausenden anderen Autofahrenden ebenso rücksichtsvoller am eigenen Wohnort vorbei bewegen.

In St. Pölten ist deswegen bereits in vielen Siedlungsgebieten Tempo 30 verordnet und die gesamte Innenstadt verkehrsberuhigt. Eine Temporeduktion im motorisierten Straßenverkehr hat im Wohn- und Siedlungsbereich einen unmittelbaren positiven Effekt auf Lebensqualität, Gesundheit und Sicherheit. Inzwischen stehen Gemeinden vielfältige Methoden zur Verkehrsberuhigung zur Verfügung.

Welche Maßnahmen planen Sie im Verkehrsbereich, um in Siedlungsgebieten die Lebensqualität weiter zu verbessern?

Antwort NEOS:

Verkehrsberuhigung muss dort ansetzen, wo Bürgerinnen und Bürger tatsächlich unter Verkehrsbelastung leiden. Unsere Tür-zu-Tür-Befragungen in allen Stadtteilen haben klar gezeigt: Das Hauptproblem sind nicht die Anrainer selbst, sondern Durchzugsverkehr durch Wohngebiete, die als Abkürzungen missbraucht werden.

Ein zentrales Problem: In vielen Gebieten ist bereits Tempo 30 verordnet, wird aber ignoriert. Die Oriongasse ist ein Paradebeispiel dafür – trotz bestehender Beschränkung rasen Pendler durch Wohngebiete. Statt immer neue Zonen auszuweisen und teure bauliche Maßnahmen zu fordern, die unser angespanntes Budget weiter belasten würden, setzen wir auf intelligente Lösungen: bessere Sichtbarmachung bestehender Regelungen durch gezielte Beschilderung, besonders dort, wo Kinder gefährdet sind. Tafeln, die auf Schulwege und spielende Kinder hinweisen, erhöhen die Aufmerksamkeit deutlich wirksamer als bloße Geschwindigkeitsbegrenzungen, die niemand wahrnimmt.

Konkret bedeutet das: selektive Einbahnen zur Unterbindung von Durchzugsverkehr, modale Filter an strategischen Punkten, und evidenzbasierte Tempo-30-Zonen dort, wo sie tatsächlich gebraucht werden. Entscheidend ist die Priorisierung nach objektiven Kriterien – Straßen mit hohem Durchzugsverkehr und Schulwegen zuerst, nicht nach Parteibuch oder Lautstärke der Anrainer. Dabei nutzen wir Verkehrszählraten und Bürgermeldungen über die VCÖ-Karte, um systematisch zu identifizieren, wo der größte Handlungsbedarf besteht.

Lebensqualität entsteht durch smarte, wirksame Maßnahmen – nicht durch Symbolpolitik, die viel kostet und wenig bringt.

Antwort GRÜNE:

In Siedlungsgebieten ist eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Km/h anzustreben. Die derzeitige Praxis unterschiedlicher Geschwindigkeiten oder zeitlicher Einschränkungen ist verwirrend.

Breite Straßen verlocken zu hohen Geschwindigkeiten. Wo immer nötig, sollte die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit durch Einbauten, Verschwenkungen oder Reduktion der Fahrbahnbreite unterstützt werden. Aktive Bewusstseinsbildung im Sinne gegenseitiger Rücksichtnahme ist ebenso sinnvoller wie häufige Geschwindigkeitskontrollen.

Darüber hinaus muss Durchzugs- und Schwerverkehr durch entsprechende Maßnahmen aus den Siedlungsgebieten hinaus auf die Hauptverkehrsachsen verlegt werden.

Antwort SPÖ:



Wir haben in den vergangenen Jahren konsequent daran gearbeitet, die Lebensqualität in Wohn- und Siedlungsgebieten zu verbessern. Tempo-30-Zonen in vielen Stadtteilen sowie die verkehrsberuhigte Innenstadt sind sichtbare Ergebnisse dieses Weges. Sie zeigen, dass Temporeduktionen einen spürbaren Beitrag zu mehr Sicherheit, weniger Lärm und höherer Aufenthaltsqualität leisten.

Diesen Kurs wollen wir fortsetzen und weiterentwickeln. In Siedlungsgebieten setzen wir auch künftig auf ein Bündel an Maßnahmen, das über reine Geschwindigkeitsbeschränkungen hinausgeht. Dazu zählen die Ausweitung und Feinjustierung von Tempo-30-Zonen dort, wo sie sinnvoll und rechtlich möglich sind, ebenso wie gezielte Ausnahmen für Hauptverkehrsachsen, um den Verkehrsfluss im Gesamtsystem aufrechtzuerhalten.

Ergänzend werden wir verstärkt auf bauliche und gestalterische Verkehrsberuhigung setzen – etwa durch Fahrbahnverengungen, Querungshilfen, übersichtlichere Kreuzungsbereiche, Aufpflasterungen oder die bessere Gestaltung von Aufenthaltsräumen. Solche Maßnahmen wirken nachhaltig, erhöhen die Verkehrssicherheit und fördern ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer:innen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere durch sichere Wege, bessere Querungen und klare Vorrangregelungen in Wohngebieten. Gleichzeitig ist uns wichtig, Anrainer:innen frühzeitig einzubinden und ihre Erfahrungen und Anliegen ernst zu nehmen, denn Verkehrsberuhigung ist dann erfolgreich, wenn sie im Alltag akzeptiert und mitgetragen wird.

Dabei verfolgen wir einen ausgewogenen Ansatz: Lebensqualität, Sicherheit und Gesundheit stehen im Mittelpunkt, gleichzeitig achten wir auf Umsetzbarkeit, rechtliche Rahmenbedingungen und ein funktionierendes Gesamtverkehrskonzept. Unser Ziel ist eine Stadt, in der Wohnen, Mobilität und öffentlicher Raum gut zusammenpassen – heute und mit Blick auf die kommenden Jahre.

Antwort KPÖ:

Wir wollen eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Km/h in Siedlungsgebieten.

Mehr Platz für Fußgänger, schöne begrünte Plätze zum Verweilen und Plaudern sollen mit Straßenverschwenkungen und mehr baulich getrennten Radwegen kombiniert werden, um die Straßen für Fußgeher und Radfahrer attraktiver zu machen. Das Bedürfnis weiterhin schnell von A nach B zu kommen soll durch die Taktverdichtung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfüllt werden. Weniger Lärm und Fahrzeuge bei gleichzeitig größerer Wahlfreiheit bei den Verkehrsmitteln und gut ausgebauten Fuß- und Radwegen sollen die Lebensqualität zusätzlich heben und der Stadt zusätzliche öffentliche Räume schenken.

3. Alltag der kurzen Wege

Viele Gäste beneiden St. Pölten um den zentralen Hauptbahnhof mit seiner direkten Anbindung an die Fußgängerzone der Innenstadt. Die kompakten Ortskerne St. Pöltens (insbesondere Innenstadt und eingemeindete Dörfer) wurden vor allem für fußläufig zu bewerkstellende Wege konzipiert. Solche Strukturen bieten auch heute noch ideale Bedingungen für die Stärkung regionaler Kreisläufe. Eine nachhaltige, flächenschonende Raumplanung ist Voraussetzung um solche Strukturen zu erhalten bzw. ausbauen. Bei vielen Planungen wurde dies auch Seitens der Stadt berücksichtigt. Die jüngste Mobilitätsenerhebung 2024¹ bestätigt, dass der Gesamtverkehr gegenüber 2018 um 17 Prozent abgenommen hat, trotz Anstieg der Einwohnerzahl um 7 Prozent. Der Radverkehrsanteil ist kontinuierlich gestiegen auf inzwischen 18 Prozent.

Wie stärken Sie regionale und kleinräumige Strukturen, und damit einen Alltag der kurzen Wege?

Antwort NEOS:

Die Zahlen sprechen für sich: 17 Prozent weniger Gesamtverkehr trotz 7 Prozent Bevölkerungswachstum zeigen, dass St. Pölten grundsätzlich auf dem richtigen Weg ist. Jetzt gilt es, diese Entwicklung durch konkrete Maßnahmen zu sichern – und keine Fehler zu machen, die uns zurückwerfen.

Ein aktuelles Negativbeispiel: Das geplante REWE-Lager soll auf einer grünen Wiese errichtet werden, obwohl bestehende Industriegebiete zur Verfügung stehen. Das ist genau die Art von kurzsichtiger Raumplanung, die wir verhindern müssen. Statt weitere Flächen zu versiegeln und neue Verkehrsströme zu erzeugen, gehört solche Infrastruktur in bereits erschlossene Gewerbegebiete mit bestehender Anbindung. Das spart Kosten, schont die Landschaft und vermeidet zusätzlichen Verkehr.

Konkret heißt das: intelligente Nutzung bestehender Flächen vor Neuwidmung. Leerstehende Gewerbeflächen und Brachflächen in Industriegebieten haben Vorrang vor dem Verbau von Grünland. Gleichzeitig strikter Widmungsstopp für weitere großflächige Einzelhandelsflächen am Stadtrand, die den Ortskernen die Nahversorgung entziehen.

Für die Ortsteile bedeutet das: aktive Belebung durch gezielte Anreize für Nahversorger, sichere Fuß- und Radwege zu Supermärkten und Schulen, und Lückenschluss im Wegenetz. Die erfolgreiche Verbindung Hauptbahnhof-Innenstadt als Standard für andere Stadtteile.

Raumplanung entscheidet, ob Menschen künftig ohne Auto leben können oder zum Auto gezwungen werden. Wir planen für Lebensqualität und kurze Wege, nicht für Flächenfraß und Verkehrschaos.

Antwort GRÜNE:

So wie die dörflichen Strukturen nicht von heute auf morgen verschwunden sind, können sie auch nicht kurzfristig wieder zum Leben erweckt werden. Es ist ein langwieriger Prozess, der viel Überzeugungsarbeit bei den Bewohner:innen und Grundeigentümer:innen verlangt.

Vordringlich ist es, die teilweise noch erhaltenen Strukturen zu stärken und durch entsprechende Maßnahmen vor allem für die aktive Mobilität und den öffentlichen Verkehr gut und sicher erreichbar zu machen.

Bei der Stärkung der regionalen Strukturen muss die Gemeinde mit klaren Zielvorstellungen und gutem Beispiel vorangehen. Uns schweben als Initialzündung „Gemeindezentren“ vor, in denen vom Nahversorger über eine Poststelle bis zu einer Außenstelle des Rathauses die wichtigsten Anlaufstellen des Alltages untergebracht sind.

¹ https://www.st-poelten.at/images/Mobilitaeterhebung_2024_Prasentation_Final_PDF.pdf



Antwort SPÖ:

Trotz der starken Nord-Süd-Ausdehnung profitiert St. Pölten in besonderem Maße von seinen kompakten Strukturen, dem zentralen Hauptbahnhof und dessen direkter Anbindung an die Fußgängerzone der Innenstadt. Diese Voraussetzungen sind kein Zufall, sondern Ergebnis einer langfristig ausgerichteten Stadtplanung. Dass laut Mobilitätserhebung 2024 die Wegelängen deutlich zurückgegangen, während Bevölkerung sowie Fuß- und Radverkehrsanteil gestiegen sind, bestätigt den eingeschlagenen Weg und bestärkt uns darin, ihn konsequent fortzusetzen.

Die SPÖ setzt daher weiterhin gezielt auf die Stärkung der Kernstadt und der im Stadtentwicklungskonzept ausgewiesenen Stadtteilzentren, um einen Alltag der kurzen Wege weiter zu ermöglichen. Ein zentraler Hebel dafür ist eine flächenschonende Siedlungsentwicklung im Rahmen der einer Stadt zur Verfügung stehenden Möglichkeiten: Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung, Bildung und Freizeit sollen räumlich möglichst nahe beieinanderliegen. Neue Stadtentwicklungsprojekte sollen daher konsequent als gemischte Quartiere gedacht werden, welche die fußläufige Erreichbarkeit und gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und an das Radzielnetz in den Mittelpunkt stellen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Stärkung der Ortskerne – sowohl in der Innenstadt als auch in den Katastralgemeinden. Durch Investitionen in öffentliche Räume, attraktive Fuß- und Radverbindungen sowie die gezielte Unterstützung von Nahversorgung, regionalem Handel und Dienstleistungen sichern wir lebendige Zentren und kurze Wege im Alltag. Als Partei haben wir mehrere Initiativen in den Stadtteilen gesetzt, die gezielt die kleinräumige Struktur fördern und festigen sollen.

Mobilitätspolitisch setzen wir auf den Ausbau sicherer und direkter Fuß- und Radwege sowie auf die enge Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr. Gerade die Rolle des Hauptbahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe ist dabei ein zentraler Standortvorteil, den wir weiter stärken wollen. Im Zuge der Sanierung und Elektrifizierung der Leobersdorfer Bahn sowie im Zuge des vorgesehenen Ausbaus der Tullnerfelder Bahn sollen weitere Mobilitätsdrehscheiben (z.B. Hst. Porschestraße, Traisenpark, Viehofen, Alpenbahnhof...) in der Stadt entstehen und die Erreichbarkeit auf kurzem Wege deutlich verbessern.

Antwort KPÖ:

Kurze Wege im Alltag sind das beste Mittel um den Verkehr zu reduzieren. Es braucht Nahversorger und Angebot für Gesundheit, Kultur, Sport und Freizeit in Gehdistanz, dann sind die Menschen auch nicht mehr so stark auf das Auto angewiesen. Die Mobilitätserhebung 2024 zeigt, dass St. Pölten am richtigen Weg ist. Die sanfte Mobilität, der sogenannte Umweltverbund (Gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr) hat zugenommen. Menschen setzen kontinuierlich stärker aufs Rad oder gehen zu Fuß. Das ist sehr erfreulich, umweltschonend und reduziert den Lärm in der Stadt. Um diese erfreuliche Tendenz fortzusetzen muss der öffentliche Verkehr und das Radwegenetz gestärkt werden und mehr Orts- und Viertelkerne in allen St. Pöltner Stadtteilen geschaffen werden, um lange Wege noch weiter zu reduzieren. Die Stadt muss danach streben auch in den äußeren Stadtteilen wie Pottenbrunn, St. Georgen oder Harland lokale Zentren zu stärken, konsumfreie Zonen wie Parks oder Sportplätze zu schaffen. Dafür wollen wir uns auf jeden Fall einsetzen.



4. Sicherheit auf Landesstraßen

Auch Landesstraßen sind Straßen, die von Gehenden und Radfahrenden benutzt werden müssen.

Die Praxis zeigt, dass viele Landesstraßen ausschließlich aus der Autofahrerperspektive für Autofahrende konzipiert sind und entsprechend unattraktiv beziehungsweise sogar gefährlich für aktiv mobile Menschen sind. Mehrere tödliche Unfälle (Unfall an der L109 und B44) im heurigen Jahr legen Zeugnis darüber ab.

Wie werden Sie dazu beitragen, dass auf St. Pöltens Landesstraßen der Fuß- und Radverkehr konsequent mitgedacht und mitgeplant wird?

Antwort NEOS:

Die tödlichen Unfälle auf der L109 und B44 zeigen, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. Landesstraßen dürfen keine Todesfallen für Radfahrende und zu Fuß Gehende sein. Auch wenn die direkte Zuständigkeit beim Land Niederösterreich liegt, ist die Gemeinde in der Pflicht, aktiv zu werden. Konkret werden wir systematisch alle Landesstraßen im Gemeindegebiet auf Gefahrenstellen analysieren und eine priorisierte Liste an das Land übermitteln. Dabei nutzen wir die VCÖ-Karte für Bürgermeldungen, Unfalldaten der Polizei und eigene Erhebungen. Strecken mit Todesfällen und Schulwegen haben absolute Priorität. Gegenüber dem Land fordern wir: bauliche Trennung von Rad- und Autoverkehr auf hochfrequentierten Strecken, Tempo-Reduktionen an Gefahrenstellen, und wo Radwege nicht sofort umsetzbar sind, zumindest Überholverbote und breitere Randstreifen. Die Gemeinde kann hier durch Gemeinderatsbeschlüsse Druck aufbauen und die Finanzierung von Teilstücken anbieten, wenn das Land die Hauptlast trägt. Wichtig: Wir akzeptieren nicht, dass Landesstraßen als reine Autoverkehrsachsen behandelt werden, während Radfahrende und Fußgänger ihr Leben riskieren müssen. Mobilität endet nicht an Zuständigkeitsgrenzen. Wir werden hartnäckig beim Land für sichere Lösungen eintreten und notfalls öffentlichen Druck aufbauen. Sicherheit geht vor Bequemlichkeit und vor Budgetdebatten.

Antwort GRÜNE: Bei Landesstraßen ist das Land gefordert. Die Stadt kann allerdings durch andauernde Überzeugungsarbeit und vor allem durch Verhandlungen und politische Resolutionen auf die Verantwortlichen des Landes einwirken und sich für eine Verbesserung der Situation einsetzen. Zivilgesellschaftliche Organisationen sollten von der Gemeinde in die politische Arbeit eingebunden werden, um den Druck auf das Land zu verstärken.

Antwort SPÖ:

Die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr hat für die SPÖ St. Pölten höchste Priorität – auch auf Landesstraßen: sowohl im Stadtgebiet als auch im Freilandbereich. Die tragischen Unfälle in diesem Jahr unterstreichen die Notwendigkeit, bestehende Straßen nicht nur aus der Perspektive des motorisierten Verkehrs zu planen, sondern die Bedürfnisse von aktiv mobilen Menschen konsequent mitzudenken. Dies wurde auch in unserem städtischen Konzept festgeschrieben. Wir werden uns daher verstärkt dafür einsetzen, dass Planungen und Sanierungen von Landesstraßen frühzeitig gemeinsam mit dem Land, den zuständigen Behörden, Expert:innen für Verkehrsplanung und Vertreter:innen des Fuß- und Radverkehrs abgestimmt werden. Ziel ist es, sichere, durchgängige und gut gestaltete Wege für Gehende und Radfahrende zu schaffen. Wir sind permanent mit dem Land als Straßenerhalter in Planungsarbeiten, um Verbesserungen auf dem höherrangigen Straßen zu erreichen. Unser Ziel ist eine Stadt, in der aktive Mobilität sicher, attraktiv und selbstverständlicher Teil des Verkehrsalltags ist – auf allen Straßen, auch auf jenen für die eigentlich ein anderer Straßenerhalter zuständig ist. Wie so oft hält uns die Aquse von den notwendigen Grundstücken bei Lösungen zurück. Hier wäre eine gesetzliche Neuregelung des Bundes notwendig für die wir uns mit dem Städtebund auch einsetzen.

Antwort KPÖ:

Die Verantwortung für Landesstraßen liegt zwar beim Land, es ist aber unsere Aufgabe als Stadt an die Verantwortlichen heranzutreten und Druck zu machen für sichere Wege. Die Stadt soll



in ständigem Austausch mit dem Land bezüglich künftiger Planungen stehen und sich für die Interessen der Menschen einsetzen. Die tragischen Unfälle 2025 zeigen, wie dringend es ist Maßnahmen zu setzen. Gerade in Niederösterreich wo so viele Menschen pendeln ist es die Aufgabe des Landes für sichere Wege auch über Gemeindegrenzen hinweg zu sorgen. Wenn Menschen das Rad nutzen auch wenn sie in andere Gemeinden pendeln, dann ist das zu begrüßen und es ist unsere Aufgabe für die bestmögliche Sicherheit zu sorgen.

Es gibt derzeit besonders gefährliche Routen ohne alltagtaugliche Alternativrouten für Radfahrende: Böheimkirchen - St. Pölten und Ober-Grafendorf - St. Pölten.

(Wie) werden Sie sich für eine sichere, alltagstaugliche Radwegverbindung nach Böheimkirchen und nach Ober-Grafendorf einsetzen?

Antwort NEOS:

Die fehlenden sicheren Radwegverbindungen nach Böheimkirchen und Ober-Grafendorf sind seit Jahren bekannt und ein massives Hindernis für Alltagsradverkehr. Wer täglich zwischen diesen Gemeinden pendelt, wird auf gefährlichen Landesstraßen zum Risiko gezwungen.

Die Hauptzuständigkeit liegt beim Land Niederösterreich, aber wir werden aktiv Druck aufbauen. Konkret: gemeinsame Initiative mit Böheimkirchen und Ober-Grafendorf für gebündelte Anträge ans Land, Priorisierung dieser Pendler Routen, und anteilige Finanzierung durch die beteiligten Gemeinden.

Kurzfristig fordern wir Sofortmaßnahmen ohne aufwendige Umbauten: breitere Randstreifen durch neue Markierungen, bessere Beschilderung zur Sensibilisierung von Autofahrern, und verbesserte Beleuchtung an Gefahrenstellen. Mittelfristig prüfen wir kostengünstige Alternativen wie bestehende Güterwege parallel zur Landesstraße. Langfristig bauliche Radwege dort, wo keine anderen Lösungen möglich sind.

Wir warten nicht jahrelang auf die perfekte Lösung, während Menschen gefährdet werden. Interkommunale Zusammenarbeit und hartnäckiges Einfordern beim Land sind der Weg zu sicheren Pendler Routen.

Antwort GRÜNE:

Beide Verbindungen sind dringend notwendig. Wie in der Antwort zu Frage 1 bereits festgestellt, sollen diese Radwege unter möglichst hoher und aktiver Bürger:innenbeteiligung und Einbeziehung der Entscheidungsträger:innen auf regionaler und Landesebene entwickelt werden. Denn bei diesen beiden Projekten muss die grundsätzliche Frage der Trassenführung entschieden werden. Das ist eine Entscheidung, die über Jahrzehnte wirkt. Entsprechend weitreichend ist die anstehende Entscheidung.

Weit über die beiden Verbindungen nach Westen und Osten hinausgehende Bedeutung hat, dass bei straßenbegleitenden Geh- und Radwegen nicht mehr von „Nebenanlagen“ gesprochen wird. Alleine dieses Wort erzeugt ein Bild der Nebensächlichkeit, die es absolut nicht ist.

Antwort SPÖ:



Sowohl nach Ober-Grafendorf als auch nach Böheimkirchen wurden im Radzielnetz Routen festgelegt. Aufgrund der Distanzen, der teilweise topographisch schwierigen Verhältnisse und nicht vorhandener Grundstücke, gestalten sich die bereits begonnenen Planungen nicht als trivial. Bei der Festlegung einer sicheren, komfortablen und dem Stand der Technik entsprechenden Route, gilt es des passenden Mix aus Direktheit, Machbarkeit und Finanzierbarkeit zu erzielen. Die Fachabteilung arbeitet zur Zeit mit Hochdruck daran geeignete Projekte zu erstellen.

Antwort KPÖ:

Beide Verbindungen sollen unter möglichst großer Beteiligung von Bürger:innen und den Entscheidungsträger:innen auf regionaler und Landesebene entwickelt werden. Neben der Verbesserung der öffentlichen Anbindung von St. Pölten und den Nachbargemeinden ist der Ausbau der Radwege entscheidend. Von unserer Seite gilt es dafür Druck zu machen, dass es bei der Bürger:innenbeteiligung nicht bei symbolischen Aktionen bleibt sondern tatsächliche Einbeziehung stattfindet.

5. Leitkonzeption Aktive Mobilität

Die Leitkonzeption Aktive Mobilität² wurde 2024 fertig gestellt.

Gerade in Zeiten von Budgetknappheit sind Investitionen in das Fuß- und Radwegenetz ideal dazu geeignet, mit überschaubaren Mitteln regionale Kreisläufe anzukurbeln und damit St. Pöltens Betriebe zu stärken.

Welche Priorität räumen Sie der Umsetzung der Leitkonzeption Aktive Mobilität zur Stärkung der Regionalwirtschaft ein?

Antwort NEOS:

Die Leitkonzeption Aktive Mobilität ist ein fundiertes Instrument für die systematische Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs in Sankt Pölten. Wir setzen ihre Umsetzung als hohe Priorität, allerdings mit klarem Fokus auf jene Maßnahmen, die bei der angespannten Haushaltslage den größten Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger sowie die lokale Wirtschaft liefern.

Konkret bedeutet das: Wir starten mit dem Maßnahmenpaket bis 2027 aus der Leitkonzeption, priorisieren aber innerhalb dieses Pakets nach regionalwirtschaftlicher Wirkung. Maßnahmen, die direkte Verbindungen zwischen Wohngebieten und lokalen Geschäften in Innenstadt und Ortsteilen schaffen, haben Vorrang. Ein funktionierendes Radwegenetz zur Kremser Gasse, zum Europaplatz oder zu den Ortszentren bringt mehr Kunden zu lokalen Betrieben, statt sie zum Einkaufszentrum am Stadtrand zu zwingen.

Die übergeordneten Maßnahmen aus der Leitkonzeption wie Tempo 30 Ausweitung und verbessertes Verkehrsmonitoring unterstützen wir vollständig, da sie mit geringem Budget hohe Wirkung erzielen. Bei den Leitprojekten setzen wir auf schrittweise Umsetzung: Mühlbachroute und Traisentalradweg als etablierte Achsen vor kostenintensiven Neubauten.

Jede Maßnahme wird auf Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft. Die Radlobby hat recht: Investitionen in Fuß- und Radwege sind deutlich günstiger als Straßeninfrastruktur und

² https://www.st-poelten.at/images/Folder/LAMOB_P22375_Bericht_RP_compressed.pdf



stärken gleichzeitig regionale Kreisläufe. Aber wir setzen das smart um, nicht nach Schema F.

Antwort GRÜNE:

Es ist zu erwarten, dass mit der Umsetzung der „Leitkonzeption Aktive Mobilität“ die durchschnittliche Wegelänge über alle Verkehrsmittel gerechnet kürzer wird. Insofern wird es zu einer Stärkung der Nahversorgung kommen. Je besser Nahversorgungszentren vom Radwegenetz erschlossen werden, um so mehr wird die regionale Wirtschaft profitieren.

Die definierten Ziele der Leitkonzeption Aktive Mobilität besitzen die höchste Priorität, die Stärkung der Regionalwirtschaft ist allerdings ein wichtiger Punkt, der bei der Umsetzung unbedingt mitgedacht werden muss.

Antwort SPÖ:

Die SPÖ misst der Umsetzung der Leitkonzeption Aktive Mobilität höchste Priorität bei. Die Leitkonzeption zeigt auf, wie eine nachhaltige, sichere und attraktive Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr nicht nur die Lebensqualität steigert, sondern gleichzeitig lokale Betriebe und regionale Kreisläufe stärkt.

Gerade in Zeiten begrenzter Budgets sind Investitionen in das Fuß- und Radwegenetz zwar besonders effizient, aber auch vor dem Hintergrund der finanziellen Gesamtsituation schwierig auf den Weg zu bringen. Auch in Zeiten eines knappen Budgets versuchen wir kostengünstige aber wirksame "Quick Wins" zu erzielen. So sollen entlang bestehender Routen Verbesserungen und Sanierungen der Infrastruktur durchgeführt werden.

Antwort KPÖ:

Es braucht mehr **Verbindlichkeit in dem Strategiepapier und vor allem braucht es die Mittel für die Umsetzung der geplanten, wichtigen Vorhaben. Vielen Punkten stimmen wir zu und räumen ihnen hohe Priorität ein. Gleichzeitig gilt es in der kommenden Periode, zeitnah konkrete Umsetzungspläne, Zeitrahmen und Budgetmittel** folgen zu lassen. Insgesamt sollte ein stärkerer Fokus auf durchgängige Barrierefreiheit und sichere Querungen (Tempo 30, Zebrastreifen, Beleuchtung) gelegt werden. Auch bei der kinder- und senior:innengerechten Gestaltung wäre noch einiges an Verbesserungen möglich.

6. Miteinander

Wie werden Sie sich dafür einsetzen, das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden zu fördern?

Antwort NEOS:

Miteinander entsteht nicht durch Appelle, sondern durch kluge Infrastruktur und eindeutige Regeln. Wo Radfahrer auf zu schmalen Straßen mit Autos um Platz kämpfen müssen, entsteht Konflikt. Wo Fußgänger und Radfahrer sich denselben Raum teilen, gibt es Ärger. Deshalb setzen wir auf bauliche Trennung dort, wo es möglich und sinnvoll ist.

Herausgeber: Radlobby St. Pölten * Gruppe des Vereins Radlobby NÖ * ZVR: 853797691 *
stpoelten@radlobby.at



Konkret bedeutet das: eigene Radwege statt Mischverkehr auf Haupttrouten, klare Markierungen und Beschilderung, die für alle Beteiligten eindeutig ist, und

konsequente Durchsetzung der Regeln für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen. Radfahrer, die auf Gehsteigen fahren, sind genauso ein Problem wie Autofahrer, die in zweiter Spur parken oder durch Tempo 30 Zonen rasen.

Schulwegsicherung ist ein Paradebeispiel für gelungenes Miteinander: Wenn Eltern wissen, dass ihre Kinder sicher zur Schule kommen, akzeptieren sie auch verkehrsberuhigende Maßnahmen. Wenn Autofahrer verstehen, warum bestimmte Regelungen existieren, halten sie sich eher daran.

Zusätzlich setzen wir auf pragmatische Bewusstseinsbildung ohne erhobenen Zeigefinger. Kampagnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme ja, aber keine Moralisierung. Information über tote Winkel für Radfahrer, Hinweise auf Schulwege für Autofahrer, Aufklärung über Radwegnutzung für alle.

Miteinander funktioniert, wenn jeder seinen Platz hat und die Regeln klar sind.

Antwort GRÜNE:

Verkehrsflächen sind nicht beliebig erweiterbar. Daher sind dringend Maßnahmen zur Förderung des „Miteinanders“ notwendig. Die wesentlichsten Punkte für die wir uns einsetzen sind:

- * Neuverteilung der Verkehrsflächen zu Gunsten der aktiven Mobilität
- * Senkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, um Autos, Räder und E-Scooter mit geringem Gefährdungspotential gemeinsam auf einer Fahrbahn fahren lassen zu können.
- * Informations- und Aufklärungsarbeit, um das derzeit im Verkehrsraum vorhandene Aggressivitätspotential zu minimieren.

Antwort SPÖ:

Wir sehen die Förderung eines respektvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer:innen als zentralen Bestandteil einer sicheren und lebenswerten Stadt. Mobilität funktioniert nur, wenn Fußgänger:innen, Radfahrende, Autofahrer:innen und der öffentliche Verkehr gleichermaßen berücksichtigt werden und fair miteinander umgehen.

Wir versuchen daher auf Aufklärung und Sensibilisierung, zum Beispiel durch Kampagnen und Veranstaltungen (Tag der aktiven Mobilität) zu setzen, die gegenseitige Rücksichtnahme und die Regeln des Straßenverkehrs klar vermitteln. Dabei helfen uns auch die bereits erprobten Partizipationsformate und Dialoge, wie unser intensiver Austausch mit der Radlobby oder Anrainer:innen und Bürger:innen, um Bedürfnisse und Erfahrungen direkt in Planungen einfließen zu lassen.

Aber auch unser Engagement im Städtebund zahlt sich aus, denn im Austausch mit anderen Städten und Gemeinden, Bund und Ländern, werben wir auch auf anderen Ebenen für ein besseres Miteinander.

Unser Ziel ist eine Stadt, in der Mobilität nicht nur sicher, sondern auch angenehm ist – wo Rücksicht, Verständnis und gemeinsames Nutzen des öffentlichen Raums selbstverständlich sind und nicht mit Verboten und Einschränkungen populistische Verkehrspolitik betrieben wird. Daher haben wir in unserem Arbeitsprogramm für die kommende Periode auch die Schaffung eines Mobilitätsgartens festgeschrieben, wo wir schon im Kindesalter genau diese



Stadt der Mobilität, Rücksicht und des Verständnisses fördern werden. Dieses Miteinander in St. Pölten schafft Lebensqualität, stärkt aktive Mobilität und trägt zu einer klimafreundlichen Stadtentwicklung bei - davon bin ich überzeugt.

Antwort KPÖ:

Wenn Menschen mobil sind, dann müssen sie meist recht dringend wo hin. Dadurch entsteht in der Alltagsmobilität oft eine hohe Emotionalität. Die Aufgabe der Politik ist es nicht diese Emotionalität zu schüren, wie das manche Parteien leider gerne tun, sondern zu vermitteln und einen verständnisvollen Umgang der Menschen miteinander im Alltagsverkehr zu unterstützen. Je besser und umfassender das Angebot, desto besser ist die „Stimmung“. Klare, faire Raumaufteilung ist der Schlüssel der kommenden Verkehrsplanungen. Konflikte entstehen dort, wo unklar ist, **wer Vorrang hat und wo schlechte Verkehrsplanung und unzureichendes Angebot zu Stau und Verzögerungen führen. Grundsätzlich sollte überall den Fußgänger:innen Vorrang eingeräumt werden. Wichtige Punkte für ein beseres Miteinander sind: Breite, durchgängige Gehsteige** ohne Hindernisse. **Getrennte oder eindeutig markierte Rad- und Gehbereiche. Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen** als Standard in Wohn- und Einkaufsbereichen. Verständliche Bodenmarkierungen und Beschilderung.

7. Weitere Anmerkungen/Ideen

Antwort NEOS:

Drei Punkte, die uns bei der Weiterentwicklung des Radverkehrs besonders wichtig sind:

Erstens: Transparenz und Messbarkeit. Wir werden jede umgesetzte Maßnahme systematisch evaluieren. Verkehrszählraten vor und nach der Umsetzung, Unfallstatistiken, Nutzerbefragungen. Was funktioniert, wird ausgebaut. Was nicht funktioniert, wird angepasst oder rückgebaut. Keine heiligen Kühe, sondern evidenzbasierte Politik.

Zweitens: Interkommunale Koordination. Radverkehr endet nicht an Gemeindegrenzen. Wir werden aktiv auf Nachbargemeinden zugehen, um durchgängige Verbindungen zu schaffen. Gemeinsame Finanzierung, gemeinsame Planung, gemeinsamer Druck aufs Land. Einzelkämpfertum bringt niemanden weiter.

Drittens: Realismus statt Symbolpolitik. Sankt Pölten ist keine Fahrradstadt wie Münster oder Kopenhagen, und wird es auch nicht über Nacht werden. Aber wir können systematisch Barrieren abbauen und dort Radinfrastruktur schaffen, wo sie tatsächlich genutzt wird. Nicht jede Straße braucht einen Radweg, aber jede wichtige Verbindung sollte eine sichere Alternative zum Auto bieten.

Wir laden die Radlobby ein, mit uns im konstruktiven Dialog zu bleiben. Eure Expertise und eure Meldungen über die VCÖ-Karte sind wertvoll. Gemeinsam können wir Sankt Pölten Stück für Stück lebenswerter machen.

Antwort GRÜNE:



In der St. Pöltner Radinfrastruktur gibt es neben der teilweise schlechten Qualität der Radwege und der Netzlücken noch einige weitere offene Punkte. Abseits des Hauptbahnhofes, wo die Kapazitäten auch schon knapp werden, sind überdachte Radabstellanlagen im öffentliche Raum Mangelware. Das Fahrrad als Zubringer zum Lup wurde bisher nicht mitgedacht. Der Großteil der Radständer sind sogenannte „Felgenkiller“, bei denen lediglich das Vorderrad, aber nicht der Rahmen sicher abgesperrt werden kann. Auch hier gibt es viel zu tun!

Antwort SPÖ: -

Antwort KPÖ:

Gerade in Niederösterreich ist es wichtig Mobilität über Gemeindegrenzen hinweg zu denken. Kooperation über Verwaltungsgrenzen hinweg würde das Angebot und die Sicherheit für die Menschen erhöhen und somit die Lebensqualität aller massiv steigern. Radwege, Busverbindungen oder Haltestellen bei Regionalbahnen müssen so entwickelt werden, dass die ganze Region und die Menschen in der Region profitieren. St. Pölten und seine Umgebung, der Zentralraum, ist besonders in Sachen Mobilität als Einheit zu verstehen und sollte von allen verantwortlichen Entscheidungsträger:innen auch so gesehen werden.

8. Angaben zur Fragenbeantwortung

Partei: Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Name und Zuständigkeit der Verfasserin/des Verfassers:

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

St. Pölten, Ausgabedatum 30. November 2025