

## **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?

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.

## **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?

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

## **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 Mobilitätserhebung 2024 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?

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.

#### **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?

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.

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, alltagtaugliche Radwegverbindung nach Böheimkirchen und nach Ober-Grafendorf einsetzen?

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.

#### **5. Leitkonzeption Aktive Mobilität**

Die Leitkonzeption Aktive Mobilität<sup>2</sup> 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. Pöltners Betriebe zu stärken.

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

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.

## **6. Miteinander**

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

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.

## **7. Weitere Anmerkungen/Ideen**

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!