

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:

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 Alltagstauglichkeit.

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:

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.

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 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:

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.

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.

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

Antwort:

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.

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

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

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.

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?

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

6. Miteinander

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

Antwort:

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.

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.

7. Weitere Anmerkungen/Ideen

Antwort:

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.