

Strategie für mehr Aktive Mobilität in NÖ

Fit in die Zukunft - Fit für die Zukunft



**Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich
Fit in die Zukunft – Fit für die Zukunft**

Impressum:

Auftraggeber:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Auftragnehmer:

Verracon GmbH
Mariahilfer Straße 47/5/2
1060 Wien
office@verracon.at · www.verracon.at
unter Einbeziehung der Arbeiten von:
Karmasin – Research & Identity und Insight Austria / IHS

Bearbeitung:

Mag. Andreas Friedwagner
DI Benedikt Hahn

St. Pölten, März 2021

Lektorat:

Mag. Gudrun Pühr, 1060 Wien

Gestaltung:

gugler* MarkenSinn
3100 St. Pölten

Druck:

gugler* DruckSinn
3390 Melk/Donau

Inhaltsverzeichnis

Die Strategie für Aktive Mobilität in Niederösterreich – Blitzlichter	4
1 Der Weg zu mehr Aktiver Mobilität	6
2 Vielfältige Stärken	7
3 Positionsbestimmung	8
3.1 Trends	8
3.2 Die Ausgangslage in Niederösterreich	11
4 Bereit zum Umstieg	18
5 Klare Zielsetzungen	22
5.1 Drei Leitgedanken für die Aktive Mobilität in Niederösterreich	22
5.2 Fünf konkrete Ziele	24
6 Rasche Taten	25
6.1 Die Handlungsfelder im Überblick	26
6.2 Handlungsfeld 1 – Infrastruktur	27
6.3 Handlungsfeld 2 – Multimodalität	31
6.4 Handlungsfeld 3 – Neue Möglichkeiten und Chancen	35
6.5 Handlungsfeld 4 – Information und Kooperation	37
6.6 Handlungsfeld 5 – Förderung und Organisation	39
7 Stete Verbesserung	43
7.1 Zielbeitrag der Maßnahmen	43
7.2 Erfolgsmessung	44
7.3 Evaluierung und Fortschreibung	46
Begrifflichkeiten zur Aktiven Mobilität	47
Schriftenreihe	50

Die Strategie für Aktive Mobilität in Niederösterreich – Blitzlichter

Zufußgehen und Radfahren haben vielfältige Stärken. Passen die Rahmenbedingungen, sind sie für viele Wege die beste Wahl. Der notwendige Wandel in der Mobilität hat die Fortbewegung durch Muskelkraft, die sogenannte Aktive Mobilität, wieder in den Blickpunkt gerückt, neue Entwicklungen wie die Elektromobilität haben zudem etwa dem Radverkehr Rückenwind gegeben. Die Motivforschung zeigt eine hohe Umstiegsbereitschaft bei den NiederösterreicherInnen. Der richtige Zeitpunkt also, die Aktive Mobilität als Fortbewegungsform für alltägliche Wege auf eine neue Stufe zu heben.

Unter dem Motto

FIT IN DIE ZUKUNFT - FIT FÜR DIE ZUKUNFT - ALLTAGSRADLAND NIEDERÖSTERREICH

wurden aufbauend auf dem NÖ Mobilitätskonzept 2030+ **drei Leitgedanken** formuliert:

BEDÜRFNISORIENTIERT: Bedürfnisse der NiederösterreicherInnen im Fokus

Die vielfältigen Bedürfnisse der Zufußgehenden und Radfahrenden auf unterschiedlichen Wegen und für unterschiedliche Nutzungszwecke werden immer von Anfang bis Ende gedacht. Jede Nutzergruppe soll durch passende Angebote abgeholt werden.

ZUKUNFTSORIENTIERT: Grundlegender Baustein für die Mobilität der Zukunft

Die beiden umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Fortbewegungsformen sind grundlegende Bausteine eines künftigen Mobilitätssystems, insbesondere auch im Zusammenspiel mit dem Öffentlichen Verkehr.

WERTSCHÄTZEND:

Gemeinsam ein attraktives Umfeld schaffen

Im Zusammenwirken aller Beteiligten werden all jene Hebel betätigt, die notwendig sind, um die Aktive Mobilität als vollwertigen, gerne genutzten Teil der Alltagsmobilität noch weiter zu verwurzeln.

Fünf konkrete Zielsetzungen bilden die Richtschnur für das Handeln nach diesen Leitgedanken:

- 1. Vorteile auf kurzen Wegen** – Zufußgehen und Radfahren sind einfach, sicher, machen Spaß und sind in vielen Fällen die beste Option vor allem auf kurzen Wegen. Durch sichere und attraktive Straßenraumgestaltung, u. a. in Ortszentren, kann Aktive Mobilität ihre Vorteile voll ausspielen.
- 2. Die clevere Alternative für mittellange Wege** – Elektromobilität und attraktive, schnelle Verbindungen machen das Rad zur interessanten Alternative auf Strecken mittlerer Länge, insbesondere für Arbeits- und AusbildungspendlerInnen.
- 3. Aktive Mobilität und Öffentlicher Verkehr** – „Team Umweltverbund“ als Angebot für längere Wege – durchdachte Angebote für reibungslose, multimodale Wegeketten machen das Zufußgehen oder Radfahren als Lösung für die erste und letzte Meile etwa für PendlerInnen mit längeren Arbeitswegen interessant.
- 4. Die Vorzüge (er-)kennen** – dank einer treffsicheren Imagekampagne und einer breiten Kooperation mit den Gemeinden, der Wirtschaft, Schulen und anderen Akteuren ist die aktive Fortbewegung positiv besetzt und eine gesellschaftlich anerkannte Wahl für viele Alltagswege.

5. Die Aktive Mobilität steht auf einem starken

Fundament – ein weiterentwickelter organisatorischer, finanzieller und technischer Rahmen ermöglicht eine effiziente und zielgerichtete Unterstützung der Aktiven Mobilität auf allen Ebenen.

Detaillierte Zielvorgaben ermöglichen eine stete Erfolgskontrolle und Weiterentwicklung der Instrumente am Weg zu mehr Aktiver Mobilität in Niederösterreich – eine Zunahme, die sich in der übergeordneten Zielvorgabe von einer **Verdoppelung der täglich in der Aktiven Mobilität (auch in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr) zurückgelegten Wege bis 2030** wiederfindet.

Diese couragierten Ziele werden durch Maßnahmen(-pakete) in den fünf Handlungsfeldern Infrastruktur, Multimodalität, Neue Möglichkeiten und Chancen, Information und Kooperation sowie Förderung und Organisation erreicht. Einige Highlights unter diesen Maßnahmen sind:

RADSCHNELLWEGE

Schnelles Vorankommen auf mittleren Distanzen – bis 2030 werden 200 km höchstrangiger Radinfrastruktur auf potenzialstarken Routen als Rückgrat für die Alltagsradnetze in den NÖ Hauptregionen geschaffen – stark erhöhte Fördersätze werden der Motor dafür sein!

SICHERE UND ATTRAKTIVE ORTSZENTREN

Zufußgehen und Radfahren werden insbesondere dort unterstützt, wo sie ihre Vorzüge am besten ausspielen können. Verkehrsberuhigte Bereiche und attraktive Gestaltung laden dazu ein, sich aktiv mobil fortzubewegen und stärken dabei gleichzeitig die Ortszentren.

RADFÖRDERUNG NEU

Durchgängige, sichere Netze auf lokaler Ebene – die Gemeinden haben eine Schlüsselfunktion beim Radverkehr und werden daher künftig auch bei innerörtlichen Radvorhaben durch eine Landesförderung unterstützt.

BIKE&RIDE-AUSBAUOFFENSIVE UND UMFELDDANALYSE BAHNHÖFE

Ein ehrgeiziges Ausbauprogramm für die Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen rückt nicht nur die Anzahl (30.000 Stellplätze bis 2025) der bereitgestellten Stellplätze, sondern auch deren Qualität und die fußläufige bzw. Fahrrad-Erreichbarkeit in den Blickpunkt.

IMAGEKAMPAGNE

Gesundheit, Lebensqualität, positives Image und soziales Prestige konnten als wesentliche Motivatoren für den Umstieg auf die Aktive Mobilität ausgemacht werden. Eine professionelle Kampagne auf Basis einer klaren Kommunikationsstrategie wird genau diese Punkte ansprechen und die Vorteile der Aktiven Mobilität stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung rücken.

1 Der Weg zu mehr Aktiver Mobilität

Zufußgehen und Radfahren, also jene beiden Mobilitätsformen, bei denen eigene Muskelkraft gefordert ist, sind unbestritten die gesündesten und umweltfreundlichsten Arten sich fortzubewegen. Vieles zu deren Förderung ist in Niederösterreich in den letzten Jahren bereits geschehen, dennoch gilt es am Weg zu mehr Aktiver Mobilität weiterhin bestehende Barrieren für einen Umstieg abzubauen und gleichzeitig positive Anreize zu schaffen.

Dafür wurden in einem mehrstufigen Prozess ehrgeizige Ziele definiert sowie ein umfangreiches Set an Maßnahmen für den Weg dorthin erarbeitet und in seiner Priorisierung geschärft. Berücksichtigung fanden dabei:

- Wünsche und Bedürfnisse der NiederösterreicherInnen (Motivforschung durch Karmasin Research & Identity)
- Ergebnisse der Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018
- Know-how der Fachabteilungen des Landes (Maßnahmenworkshop am 19. 2. 2020)
- Know-how externer FachexpertInnen (Expertenforum Aktive Mobilität am 5. 3. 2020)
- Internationale Best-Practice-Beispiele (Input durch Insight Austria)
- Langjährige Erfahrungen der Fachabteilungen des Landes, von NÖ.Regional und der ENU

Ergebnis ist die nun vorliegende Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich – ein Wegweiser und Handlungsleitfaden für das Land Niederösterreich zu mehr Zufußgehen und Radfahren.

Großer Dank gilt allen am Erarbeitungsprozess Beteiligten, insbesondere den TeilnehmerInnen am:

- **Expertenforum Aktive Mobilität:** Christof Dauda, Martin Eder (BMK), Andreas Friedwagner (Verracon), Gerhard Gürtlich (BMK), Hannes Höller (Klimabündnis NÖ), Harald Lokotar (ÖAMTC), Sophie Karmasin (Karmasin Research & Identity), Sebastian Matz (Kuratorium für Verkehrssicherheit – KfV), Michael Meschik (Universität für Bodenkultur), Christian Popp, Richard Pouzar, Werner Pracherstorfer, Johannes Pressl (NÖ Gemeindebund), Florian Schneider (KfV), Petra Schön (Klimabündnis NÖ), Michael Schwendinger (VCÖ), Robert Thaler (BMK), Tobias Thomas (Eco Austria);
- **Maßnahmenworkshop:** Daniela Baumgartner, Oliver Danninger, Christof Dauda, Andreas Friedwagner (Verracon), Katharina Gangl (IHS), Franz Gausterer (NÖ.Regional), Benedikt Hahn (Verracon), Bernd Hildebrandt (ENU), Stefanie Hobiger, Gerhard Noe, Sophie Karmasin (Karmasin Research & Identity), Julia Krenn, Florian Krumböck, Richard Pouzar, Werner Pracherstorfer, Christa Ruspeckhofer, Landesrat Ludwig Schleritzko, Florian Spitzer (IHS), Anna Walter (IHS).

2 Vielfältige Stärken

Der Gesundheits- und der Umweltaspekt sind zu Recht häufig genannte Argumente für die Aktive Mobilität, sprich das Zufußgehen und Radfahren. Die Stärken sind aber bei weitem vielfältiger und umfangreicher und der Kreis der Nutznießer ist ein großer und reicht von jeder einzelnen

Niederösterreicherin und jedem einzelnen Niederösterreicher über die Gesellschaft als Ganzes, die Umwelt und die öffentliche Hand bis hin zur lokalen und regionalen Wirtschaft. Einen Eindruck von den positiven Wirkungen gibt diese „Vorteilswolke“:



Vieles spricht also aus persönlicher Sicht dafür, sich häufiger mit eigener Muskelkraft fortzubewegen, und aus Sicht von Politik und Verwaltung für eine Förderung und Unterstützung der Aktiven Mobilität. Und genau hier wird diese Strategie ansetzen: das Zufußgehen und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in Niederösterreich auf eine neue Stufe heben. Mit klaren, couragierten Zielen, mit entschlossenem Handeln und in Einklang mit der Mobilitäts- und Klimaschutzpolitik des Landes.

3 Positionsbestimmung

3.1 TRENDS

Die notwendige Mobilitätswende

Globale und europäische Klimaschutzbemühungen

Die Notwendigkeit die Erderwärmung zu beschränken steht heute außer Frage. Mit dem Pariser Klimaabkommen gibt es erstmals ein globales, ambitioniertes und auch rechtsverbindliches Vertragswerk mit Verpflichtungen und Sanktionsmechanismen für alle Vertragsstaaten. Auf europäischer Ebene wurden bereits im Rahmen des Klima- und Energiepakets 2020 Regelungen für die Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen geschaffen. Der EU-Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 setzt diese Vorgaben fort, wobei der Reduktionspfad in Einklang mit den langfristigen Zielen nun ein deutlich steilerer ist. Für die Instrumente auf nationaler Ebene gilt es nun, zur Erreichung dieser Ziele beizutragen.

Straßenverkehr als bedeutendster Treibhausgas-Emittent in NÖ

27% der Treibhausgas-Emissionen in Niederösterreich stammen aus dem Straßenverkehr. Und während etwa bei der Energieversorgung oder im Gebäudebereich klare Emissionsrückgänge zu verzeichnen sind, gab es im Verkehrsbereich in den letzten Jahren teilweise sogar Steigerungen. Eine zunehmende Mobilität – so legten die NiederösterreicherInnen 2018 täglich 8 Millionen Kilometer mehr zurück als noch fünf Jahre zuvor – stand den Einsparungszielen entgegen. Ein grundlegender Wandel in der Mobilität wird also unausweichlich sein.

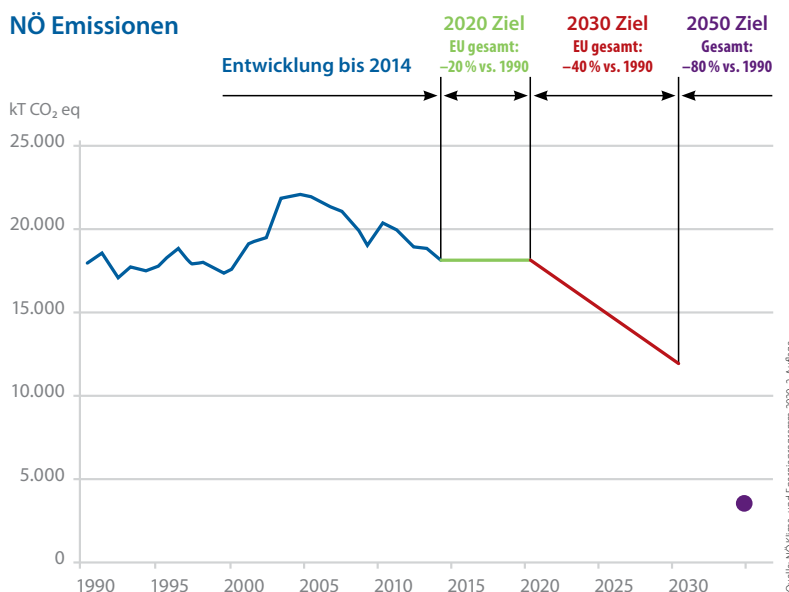
Einsparungspfad
Treibhausgas-Emissionen

Aktive Mobilität als wichtiger Teil übergeordneter Strategien und Konzepte

Umfangreiche Maßnahmen hin zu einer klimaschonenden Mobilität finden sich demnach auch bereits im Niederösterreichischen Klima- und Energieprogramm wie auch im Mobilitätskonzept 2030+. Neben einer Stärkung des Öffentlichen Verkehrs wird insbesondere der Radverkehr als wesentlicher Baustein gesehen.

Im Klima- und Energieprogramm ist unter anderem die Erstellung eines Radinfrastruktur-Grundnetzes unter besonderer Berücksichtigung von Radschnellverbindungen als Maßnahme ebenso vorgesehen wie eine fürs Zuzußgehen und Radfahren sichere Straßenraumgestaltung. Das Niederösterreichische Mobilitätskonzept 2030+ setzt Schwerpunkte in der Schaffung regionaler Radwegenetze (Radgrundnetze) und in der intermodalen Nutzung von Rad und Öffentlichem Verkehr, wobei an den Schnittstellen qualitativ hochwertige

NÖ Emissionen



Bike&Ride-Anlagen geschaffen bzw. weiter ausgebaut werden sollen. Die Unterstützung der Gemeinden beim lokalen Radverkehr durch vielfältige Beratungsangebote wird großgeschrieben und durch Kampagnen im Rahmen von RADLand Niederösterreich wird bei der Bevölkerung Bewusstsein für das Radfahren im Alltag geschaffen. Durch die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten auf insgesamt mehr als 1.200 km Länge unterstützt das Land in Kooperation mit den Gemeinden nicht nur das Radfahren, sondern auch das Zufußgehen. Leitfäden des Landes bieten Gemeinden die fachliche Hintergrundinformation für die Umsetzung von fußgängerfreundlichen Maßnahmen wie Fußgängerzonen, Begegnungszonen etc.

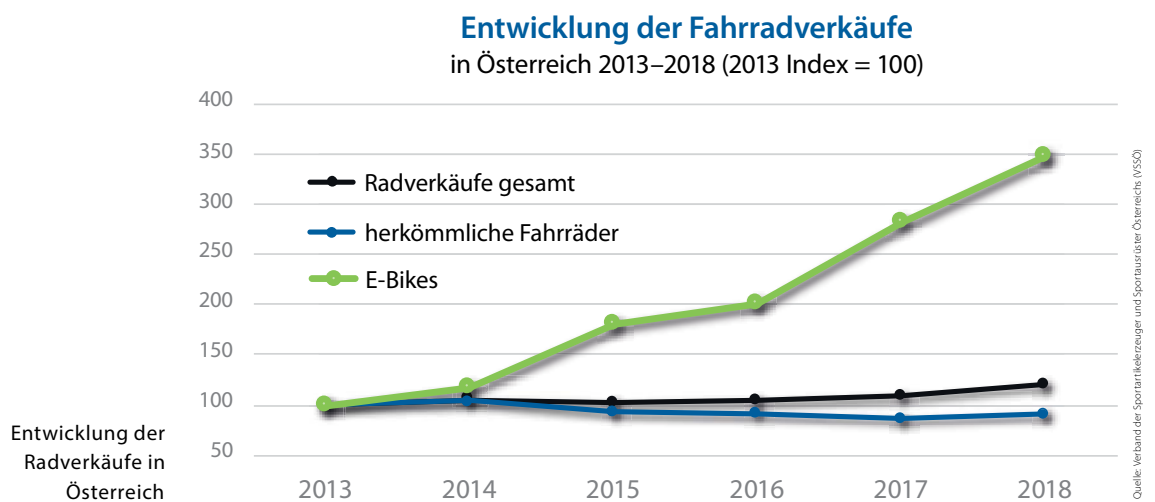
Ein Wandel im Mobilitätsbereich ist unumgänglich und die Aktive Mobilität kann einen wesentlichen Beitrag zu einem klimaschonenden Verkehrssystem leisten. Demnach fand sie auch Eingang in die übergeordneten Strategien und Programme des Landes. Diese Strategie wird hier anschließen, die vorgesehenen Maßnahmen aufgreifen und weiterentwickeln.

Elektromobilität im Kommen

Neuer Schub fürs Radfahren

Reichweiten, Kosten und Lademöglichkeiten sind im Moment noch Hemmschuhe für Elektroautos. Probleme, die es bei E-Bikes nicht gibt – ausreichende Kapazitäten für alle Wege und unkompliziertes Laden portabler Akkus machen das E-Bike für viele Wege und neue Zielgruppen interessant. Arbeitswege ohne Schwitzen, Steigungsabschnitte, die ihren Schrecken verlieren, oder die Möglichkeit auch im Alter noch Rad zu fahren sind nur ein paar Beispiele, die zeigen, wie die Elektromobilität im Radbereich neue Möglichkeiten schafft und warum sie zu Recht einen Siegeszug angetreten hat.

Von den 2018 in Österreich verkauften ca. 457.000 Fahrrädern waren bereits knapp 150.000 und somit fast ein Drittel mit elektrischer Unterstützung ausgestattet. Eine dynamische Entwicklung, die in Zukunft weitere Zuwächse erwarten lässt.

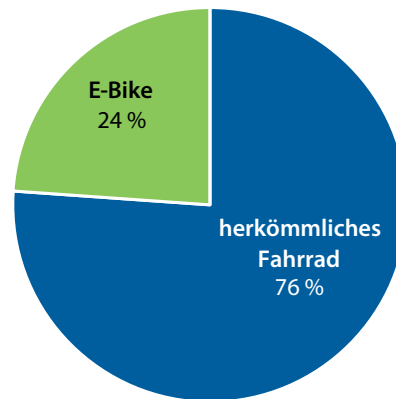


Die Verbreitung von E-Bikes schreitet auf diese Weise in Niederösterreich unaufhaltsam voran. Ca. 12% der mit dem Rad zurückgelegten Wege wurden 2018 bereits mit einem E-Bike gefahren. Betrachtet man den Anteil an den gefahrenen Kilometern, kommt das E-Bike schon auf 24% – womit sich auch klar ein zweiter, damit zusammenhängender Trend zeigt: Die mit dem Rad gefahrenen Distanzen nehmen zu.

Längere Distanzen

Angetrieben durch den E-Bike-Boom kommt es zu einer massiven Zunahme der durchschnittlichen Wegelänge. Lag diese vor 2008 noch bei 2,6 km, wurden 2018 schon über 4,1 km je Fahrt mit dem Rad zurückgelegt. Eine Zunahme von 57% in nur 10 Jahren und eine klare Ausweitung des Aktionsradius vom Nahbereich auch hin zu mittleren Distanzen.

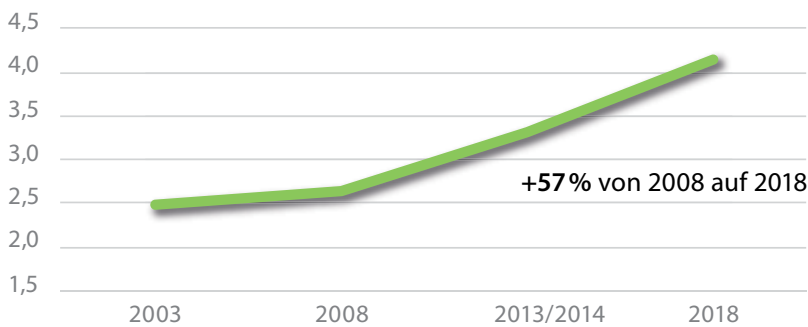
E-Bike-Nutzung
in Niederösterreich 2018
(Anteile an der Verkehrsleistung)



E-Bike-Anteil (Verkehrsleistung) in NÖ

Quelle: Mobilitätshebung NÖ 2018

Durchschnittliche Wegelänge mit dem Fahrrad
in Niederösterreich 2003–2018 (in km)



Quelle: Mobilitätshebung NÖ 2018

Die Elektromobilität bringt große Chancen für den Radverkehr mit sich. Neue Zielgruppen, eine Ausweitung des Aktionsradius und neue Einsatzzwecke können einen Schlüsselbeitrag zu mehr Radverkehr leisten. Die Bereitschaft längere Strecken zu fahren, die höheren möglichen Durchschnittsgeschwindigkeiten und auch die Zunahme hochpreisiger Fahrräder verlangen aber nach der Schaffung passender Angebote, will man diese Potenziale nutzen. Schnelle, direkte Radinfrastruktur auch auf mittellangen Strecken und sichere Abstellmöglichkeiten sind dabei ein Muss.

Öffentlicher Verkehr als eine tragende Säule der Mobilitätswende

Eine Schlüsselrolle in einem nachhaltigen Mobilitätssystem der Zukunft wird jedenfalls der Öffentliche Verkehr spielen. Und der Trend geht schon heute klar zu Bus und Bahn. Allein in den letzten fünf Jahren stiegen die von den NiederösterreichInnen derart zurückgelegten Kilometer um 17 %, wodurch mittlerweile über 29 % aller Kilometer im Öffentlichen Verkehr absolviert werden. Eine positive Entwicklung, die das Land Niederösterreich noch weiter forcieren will. Daher werden bis 2030 die Bus- und Bahnangebote jährlich um 20 Millionen Kilometer ausgeweitet und dabei allein 2020 133 Millionen Euro in den Ausbau investiert.

Die Aktive Mobilität kann der ideale Zubringer zu Bahn und Bus sein. Das Gewinnen neuer Kundengruppen, aber auch ein verringerter Ausbaudruck bei Park&Ride-Anlagen sprechen aus Sicht der öffentlichen Hand klar für die Förderung dieser Verkehrsmittelkombinationen. Die NiederösterreichInnen können sich ganztagig am Bahnhof abgestellte (Zweit- oder Dritt-)PKW sparen. Vorteile, die eindeutig für eine starke Berücksichtigung der Kombination von Aktiver Mobilität und Öffentlichem Verkehr in dieser Strategie sprechen.

Stärkung der Ortszentren

In der Vergangenheit hat die Ansiedlung von Handelsbetrieben in Gewerbegebieten zu höherem Flächenverbrauch, längeren Wegen und insbesondere auch zu einer Schwächung der historischen Ortskerne geführt. Die Politik hat die Bedeutung der Ortszentren für Nahversorgung und Lebensqualität erkannt und vielfältige Schritte gesetzt. So wurden etwa mit dem NÖ Raumordnungsgesetz 2014 Möglichkeiten für Handelsansiedlungen außerhalb von Zentrumszonen weiter eingeschränkt, ein Ortskernbonus in der Wohnbauförderung sowie mit NAFES eine Aktion zur Förderung des Einkaufs in Orts- und Stadtzentren in Niederösterreich geschaffen. Umfassende Maßnahmen, die bereits Erfolge zeigen.

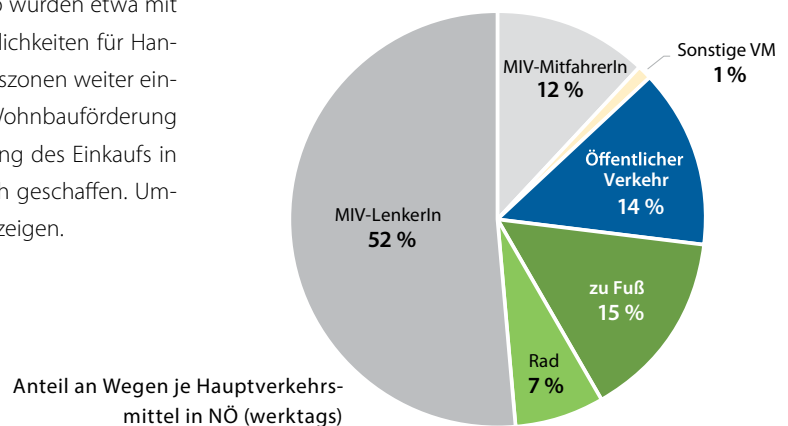
Die Aktive Mobilität lebt von kurzen Wegen und Ortszentren leben von den Menschen, die zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind. Maßnahmen zur Belebung von Ortszentren gehen Hand in Hand mit Maßnahmen zur Steigerung der Aktiven Mobilität. Ein sicheres und attraktives Umfeld lädt dazu ein, Ortszentren vermehrt zu Fuß oder mit dem Rad zu besuchen bzw. im öffentlichen Raum zu verweilen. Belebte Ortszentren stärken den lokalen Handel und ermöglichen es mehr Menschen, ihre Einkäufe und Erledigungen in fußläufiger Distanz zu erledigen.

3.2 DIE AUSGANGSLAGE IN NIEDERÖSTERREICH

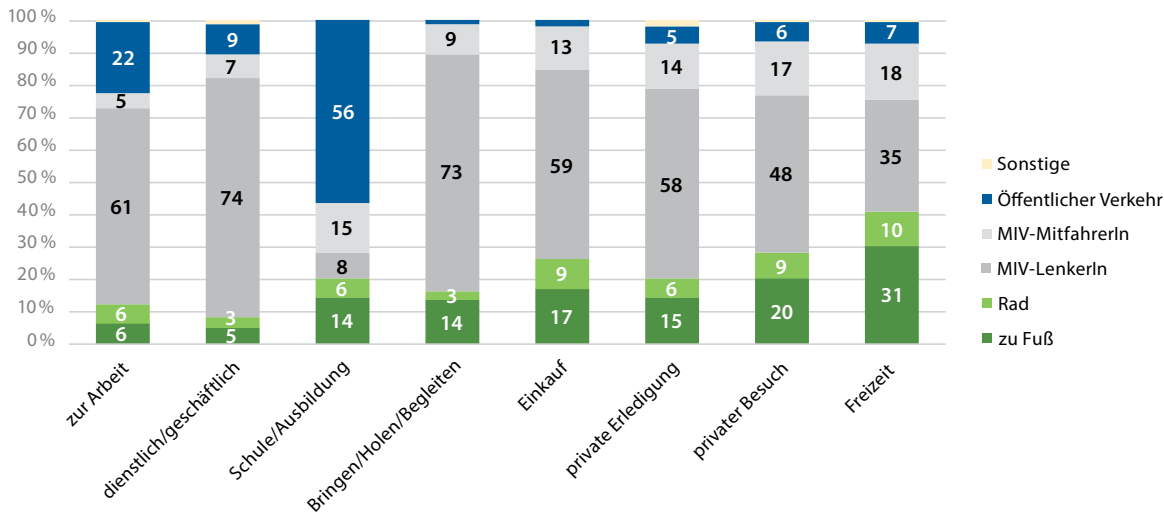
Schon heute viele aktiv unterwegs

Die NiederösterreichInnen legen gut 22 % ihrer Wege an einem Werktag mit Muskelkraft zurück. Über 15 % der zurückgelegten Strecken werden hauptsächlich zu Fuß absolviert und für knapp 7 % wird das Fahrrad genutzt. Zählt man bei zweiten jene Wege dazu, wo das Fahrrad in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr genutzt wird, liegt der Wert bei 8,1 %. Auch wenn österreichweit keine vergleichbar aktuellen Zahlen vorliegen, ist davon auszugehen, dass Niederösterreich ähnlich der österreichweiten Erhebung in den Jahren 2013/2014 im Bundesländervergleich weiterhin im Mittelfeld liegt – vor allem die westlichen Bundesländer, allen voran Vorarlberg mit gesamt 33 % (und 16 % Radverkehrsanteil), hatten damals höhere Anteile bei der Aktiven Mobilität.

Verkehrsmittelkombinationen in Verbindung mit Öffentlichem Verkehr



Modal Split nach Verkehrszweck in Niederösterreich 2018



Quelle: Mobilitätshebung Niederösterreich 2018

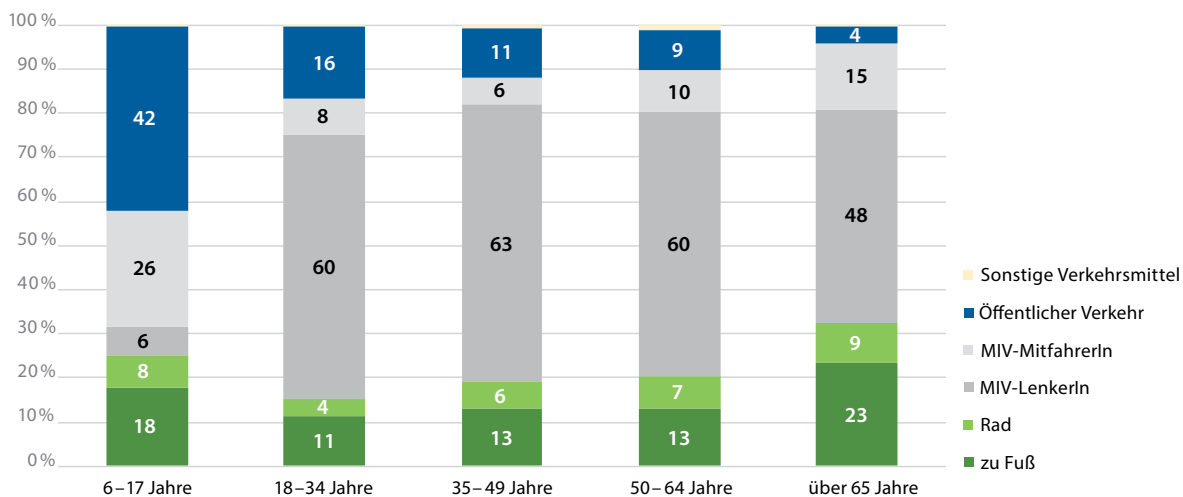
Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck (Niederösterreich)

Die Aktive Mobilität spielt je nach Wegezweck eine unterschiedliche Rolle – insbesondere Freizeitwege, private Besuche und Einkaufsfahrten werden überdurchschnittlich oft zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt, während dies für dienstliche bzw. geschäftliche Wege und Bringen/Holen bzw. Begleiten deutlich seltener der Fall ist.

Dieses Mobilitätsverhalten findet sich auch in einer Betrachtung nach Altersgruppen und Geschlechtern wieder. Wäh-

rend die Aktive Mobilität bei Menschen zwischen 18 und 65 und somit in dem Alter, wo Arbeitswege ein wesentlicher Bestandteil der täglichen Mobilität sind, geringere Anteile hat, legen jüngere und insbesondere ältere Menschen deutlich mehr Wege zu Fuß und mit dem Rad zurück. Frauen, bei denen Einkaufswege verglichen mit Männern statistisch häufiger vorkommen, haben ebenso einen höheren Fußwegeanteil.

Modal Split nach Altersgruppen in Niederösterreich 2018



Quelle: Mobilitätshebung Niederösterreich 2018

Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen (Niederösterreich)

Nach Hauptregionen betrachtet, bewegen sich die Anteile der Aktiven Mobilität zwischen 19,4% im Waldviertel und 23,5% in Niederösterreich Mitte. Alles in allem keine sehr großen Unterschiede, die hauptsächlich durch die hohen Anteile des Zufußgehens und Radfahrens in den größeren Städten erklärbar sind. So haben Krems an der Donau und St.Pölten jeweils Anteile der Aktiven Mobilität jenseits der 30%.

Während zu jeder Jahreszeit in ähnlichem Ausmaß zu Fuß gegangen wird, gibt es bei den Radverkehrsanteilen jahreszeitabhängig deutlich größere Schwankungen. Bei der österreichweiten Erhebung 2013/2014 zeigte sich in Niederösterreich im Sommer eine saisonale Spitze von 13% Radverkehrsanteil, während dieser im Winter auf 5% abfiel. Saisonale Unterschiede, die im Radverkehr nicht überraschend sind, aber in ihrer Ausprägung doch über dem Bundesschnitt lagen.

Die Aktive Mobilität hat in Niederösterreich im Alltagsverkehr schon heute ihren Platz, wenn auch noch Steigerungspotenziale erkennbar sind. Für eine solche Verbesserung müssen passende Angebote geschaffen und Personengruppen und Nutzungszwecke mit bislang geringen Anteilen gezielt adressiert werden. Als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel gilt es den Radverkehr zudem als ganzjähriges Verkehrsmittel zu etablieren.

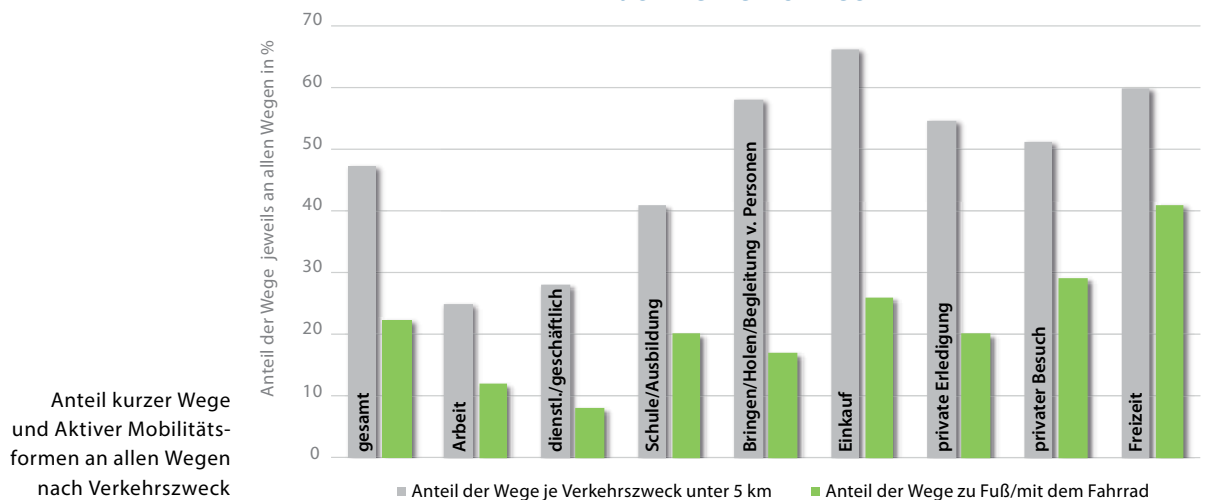
Kurze Wege prädestiniert für Aktive Mobilität

Viele Wege der NiederösterreicherInnen sind kurz. Über 47% der täglich zurückgelegten Wege sind unter 5 Kilometern. Ein erhebliches Potenzial für den Fuß- und Radverkehr!

Durch die – auch dank E-Bikes – steigenden Raddistanzen kann man mittlerweile den Bereich zwischen 0,5 und 10 km als Potenzial für den Radverkehr sehen. Dann stehen sogar 55% der zurückgelegten Wege in dieser Distanzklasse einem Radanteil von derzeit knapp 7% gegenüber.

Betrachtet man die zurückgelegten Wege nach ihren Zwecken, dann offenbaren sich deutliche Unterschiede im Anteil der kurzen Strecken. Während etwa zwei Drittel aller Einkaufswege unter 5 km sind, liegt dieser Wert bei den Wegen zum Arbeitsplatz bei nur knapp 25%. Grund genug, hierauf einen genaueren Blick zu werfen.

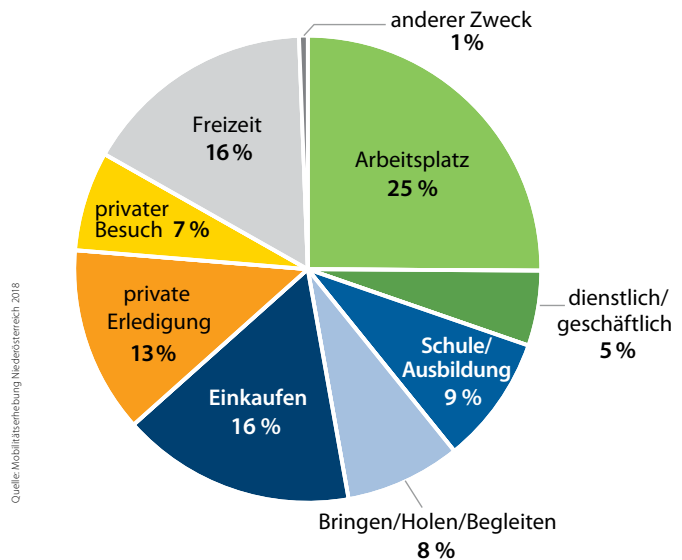
Anteil der Wege unter 5 km und Anteil Aktiver Mobilitätsformen nach Verkehrszweck



Der häufigste Zweck einen Weg zurückzulegen ist mit 25% und damit klarem Abstand der tägliche Weg zum und vom Arbeitsplatz. Danach folgen Einkaufs- und Freizeitwege mit jeweils etwa 16%. Auch private Erledigungen spielen mit 13% eine nicht unbedeutende Rolle. Wege zu Schule und Ausbildung liegen, auch aufgrund des kleineren Personenkreises, schon deutlich dahinter.

Analysiert man zwei der häufigsten Wege, die Arbeits- und die Einkaufswege genauer, zeigt sich wie schon weiter oben vermutet, dass es merkliche Unterschiede in der Wegelängenverteilung gibt.

Anteile der Verkehrszwecke an allen Wegen Niederösterreich 2018

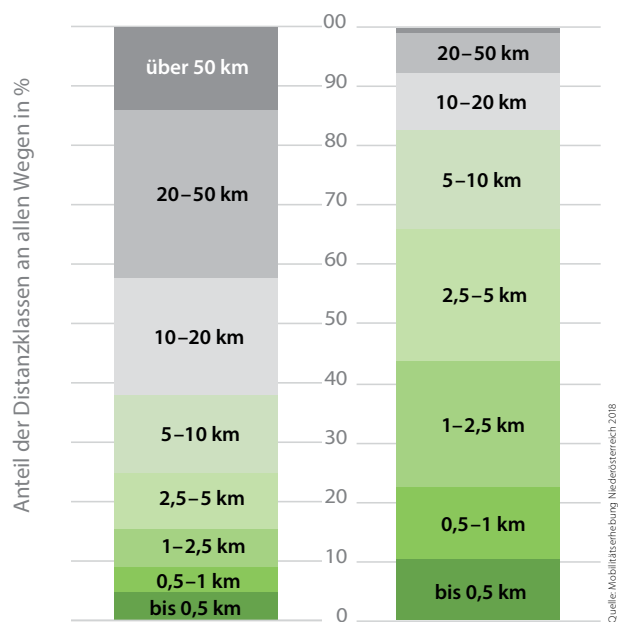


Zwecke der in Niederösterreich zurückgelegten Wege

Die Einkaufswege sind kürzer, finden häufig in einem innerörtlichen Umfeld statt. Über 20% im direkten Nahbereich, aber viele auch in etwas längeren Distanzen, etwa im nächstgelegenen Gewerbegebiet. Bei den Arbeitswegen zeigt sich hingegen ein gänzlich anderes, viel disperseres Bild. Auch hier gibt es kurze Wege innerhalb der Gemeinde, aber ein Drittel der Wege spielten sich im mittleren Distanzbereich von 5 bis 20 km ab, während mehr als 40% der Arbeitswege sogar noch länger sind. Ein vergleichbares Bild zeigt sich bei den Schul- und Ausbildungswegen.

Ein hoher Anteil kurzer Wege lässt bei passenden Angeboten jedenfalls ein großes zusätzliches Potenzial für den Fuß- und Radverkehr erkennen. Um die Aktive Mobilität umfassend voranzubringen, wird es aber nicht nur sichere und attraktive Angebote für kurze, innerörtliche Strecken brauchen. Arbeit und Ausbildung sind für fast ein Drittel der Wege der NiederösterreicherInnen verantwortlich und hier wird es schnelle Radinfrastruktur für mittlere Strecken und auch multimodale Angebote für längere Strecken brauchen.

Arbeitswege nach Distanzklassen Einkaufswege nach Distanzklassen



Wegelängenverteilung bei Arbeits- und Einkaufswegen

Aktive Mobilität und Öffentlicher Verkehr

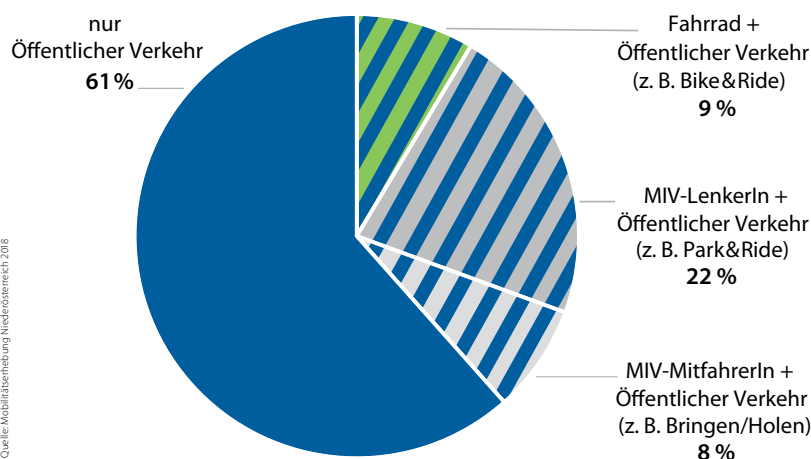
Überwiegend (zu 61 %) werden Bus und Bahn in Niederösterreich genutzt, wenn die Haltestelle in direkter Nähe ist, was immer auch einen zumindest kurzen Fußweg bedeutet. Diese Fußwege werden methodisch bedingt in der Mobilitäts-erhebung nicht erfasst und spiegeln sich somit auch nicht in der Verkehrsmittelverteilung wider. Insbesondere bei größeren Distanzen wird häufig auf das Auto zurückgegriffen. So fährt knapp ein Drittel der NutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs zur Haltestelle oder lässt sich dorthin bringen. Stark ausgelastete Park&Ride-Anlagen bestätigen die Zubringerfunktion des PKW.

Das Fahrrad wird bei 9% der Fahrten des Öffentlichen Verkehrs als Zu- und/oder Abbringer genutzt.

An 245 Bahnhöfen in Niederösterreich gibt es derzeit etwa 23.000 Bike&Ride-Stellplätze, wobei sich die größten Abstellanlagen in St.Pölten Hbf. (900 Plätze), Baden (740), Wiener Neustadt Hbf. (714), Mödling (670) und Tulln (540) befinden. Zur Auslastung liegt aktuell keine vollständige Erhebung vor – 2018/2019 gab es aber in Krems, Brunn-Maria Enzersdorf, Obersdorf-Pilichsdorf und St. Andrä-Wördern sehr hohe Auslastungswerte bzw. bereits Überlastungen. Durchschnittlich lag die Auslastung über alle in den letzten Jahren erhobenen Bike&Ride-Anlagen (156) bei knapp unter 50%. Über die Ausstattung, Qualität und Zugänglichkeit liegen keine zeitlich vergleichbaren Informationen vor.

Zufußgehen und Radfahren können die ideale Lösung für die „erste und letzte Meile“ zu Bahnhof oder Haltestelle sein. Dafür braucht es aber die richtigen Rahmenbedingungen. Attraktive und sichere Wege zur Haltestelle sowie qualitativ hochwertige Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl sind beispielsweise ein Muss. Stimmt das Umfeld für Aktive Mobilität, kann nicht nur der potenzielle Kundenkreis des Öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden, es kann auch Druck von den bereits heute mancherorts überlasteten Park&Ride-Anlagen genommen und weiterer Ausbaubedarf verringert werden.

Verkehrsmittelkombinationen in Verbindung mit Öffentlichem Verkehr



Verkehrsmittelkombinationen mit Öffentlichem Verkehr

Quelle: Mobilitätshebung Niederösterreich 2018

Sharing – nextbike als etabliertes Angebot

In 73 Gemeinden in Niederösterreich stehen (mit Stand 2018) an 197 Verleihstandorten knapp 900 nextbike-Leihräder zur Ausleihe bereit. Ein beliebtes Angebot, das zuletzt bei einer Steigerungsrate von über 20% mehr als 65.000 Mal jährlich in Anspruch genommen wurde. 40.425 aktive Nutzerkonten im Jahr 2018 bedeuten auch hier eine Zunahme von 24%. Die meisten Ausleihvorgänge (85%) finden dabei über die nutzerfreundliche App statt.

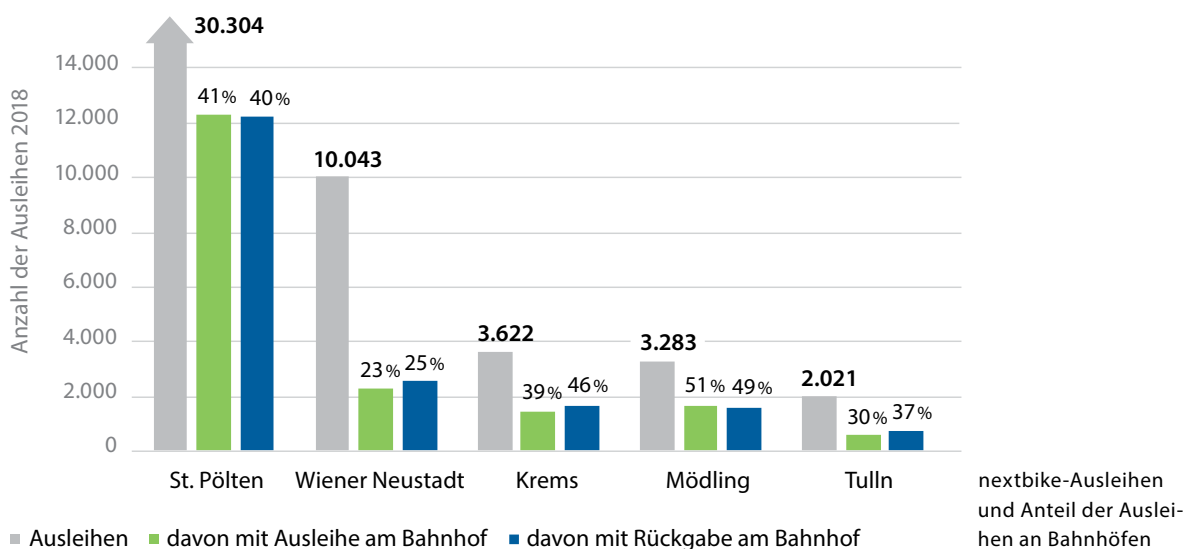
Bei der Einführung von nextbike in Niederösterreich war es ein wesentliches Ziel, ein Angebot für die „erste“ und insbesondere die „letzte Meile“ zum und vom Öffentlichen Verkehr zu schaffen. Daher sind in den teilnehmenden Gemeinden Bahnhöfe und teilweise Bushaltestellen mit Verleihstationen ausgestattet. Die Bedeutung des Zusammenspiels mit dem Öffentlichen Verkehr zeigt sich auch in den Nutzungszahlen. So beginnt oder endet ein hoher Anteil an Wegen bei den Bahnhöfen, auch in Gemeinden mit einem umfangreicheren Netz an Verleihstandorten wie etwa St. Pölten.

Die Funktion als Zu- und Abbringer zum Öffentlichen Verkehr wird auch dadurch unterstützt, dass für NutzerInnen mit ÖBB Vorteils-card oder VOR-Jahreskarte die erste Stunde gratis ist.

In immer mehr Gemeinden stehen die nextbike-Räder auch im Winter zur Verfügung. In St. Pölten, wo es den Winterbetrieb bereits seit sieben Wintern gibt, nutzen mittlerweile schon 60% der NutzerInnen das Service ganzjährig.

Ein Leihangebot wie nextbike ist eine bedeutende Komponente für durchgängige Wegeketten im Umweltverbund. Gerade auf der „letzten Meile“, wo das eigene Fahrrad nicht zur Verfügung steht, wird eine Lücke geschlossen. Um vollwertiger Teil der Alltagsmobilität zu sein, muss das Angebot aber ganzjährig verfügbar sein und zudem müssen Rückgabemöglichkeiten an allen wesentlichen Zielpunkten mit längerer Aufenthaltsdauer zur Verfügung stehen.

nextbike – Anteil der Ausleihen an Bahnhöfen ausgewählter Städte



Quelle: ENU 2018; eigene Darstellung

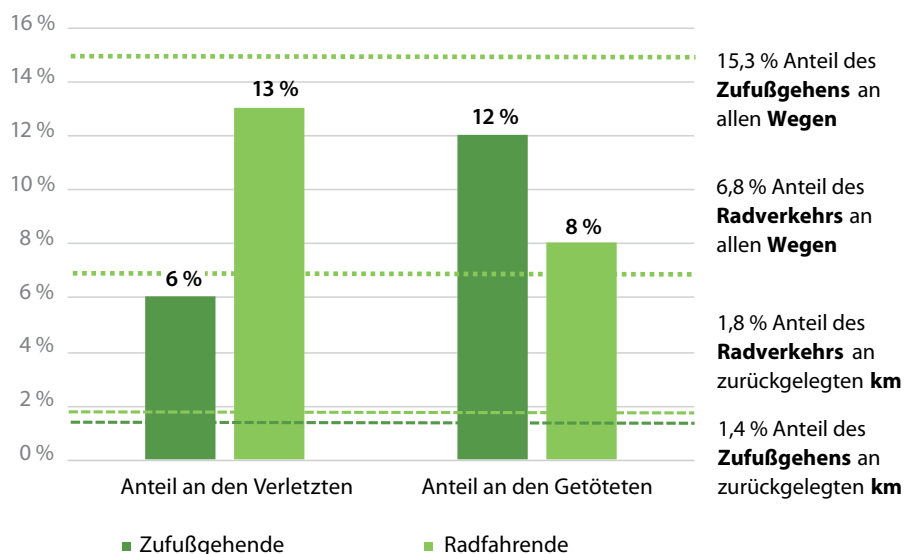
Aktiv mobile Menschen mit besonderem Schutzbedarf

Zufußgehende und Radfahrende gehören zu den gefährdetsten VerkehrsteilnehmerInnen, nur Motorradfahrende haben österreichweit gesehen eine höhere Unfall- und Verunglücktenrate.

Ein Bild, das sich leider auch in Niederösterreich zeigt – jährlich über 1.600 Verletzte (im Durchschnitt von 2016 bis 2018) bedeuten, dass 19% aller im Straßenverkehr Verletzten aktiv mobil unterwegs waren. Ein leider sehr hoher Wert, insbesondere wenn man ihn in Relation zu dem 3,2%-Anteil der Aktiven Mobilität an den zurückgelegten Kilometern setzt. Von den Getöteten sind im Dreijahresschnitt 20% zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs gewesen. Im Gegensatz zu den Verletzten, wo bei den RadfahrerInnen auch Stürze ohne Fremdverschulden eine nicht unwesentliche Rolle spielen, haben Zufußgehende bei den Todesopfern einen höheren Anteil.

Menschen, die ihre Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, brauchen den Schutz durch ein sicheres Umfeld. Verkehrssicherheit muss als Querschnittsmaterie bei allen Maßnahmen prominent mitgedacht werden. Sichere und für alle Verkehrsteilnehmenden einfach verständliche Infrastruktur, Verkehrsberuhigung und Bewusstseinsbildung müssen Hand in Hand gehen, um die Zahl der Verunglückten erfolgreich weiter zu senken. Wie internationale Beispiele zeigen, ist eine der besten Maßnahmen für die Sicherheit aber die Steigerung des Anteils der Aktiven Mobilität – mehr aktiv mobile Menschen bedeuten mehr Sichtbarkeit und mehr Bewusstsein bei anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

Anteil von verletzten und getöteten Zufußgehenden und Radfahrenden an allen Unfallopfern
(Durchschnitt 2016–2018)



Anteil der Zufußgehenden und Radfahrenden unter den verletzten und getöteten VerkehrsteilnehmerInnen in NÖ (2016–2018)

4 Bereit zum Umstieg

EXKURS MOTIVFORSCHUNG - KARMASIN RESEARCH & IDENTITY

Unter dem Titel „Umstieg auf Aktive Mobilität NÖ“ wurde von Karmasin Research & Identity eine qualitative Untersuchung durchgeführt. Zielsetzung der Untersuchung war es, herauszufinden, wie das Land Niederösterreich eine Verhaltensänderung bei den NiederösterreicherInnen hin zu mehr umweltfreundlicher und Aktiver Mobilität in Form von Zufußgehen und Radfahren erreichen kann. Die Erkenntnisse aus der Untersuchung sollen als Grundlage für erfolgreiche politische Projekte, wirksame Kampagnen und fokussierte Zielgruppenansprache dienen.

Untersuchungsdesign

Insgesamt wurden 50 Tiefeninterviews von psychologisch geschultem Personal durchgeführt. Die Dauer der Interviews betrug jeweils ca. 45 Minuten. Die Interviews wurden auf Diktiergerät aufgezeichnet und im Nachhinein protokolliert und ausgewertet. Untersuchungszeitraum war vom 29. 11. bis zum 23. 12. 2019.

Befragt wurden

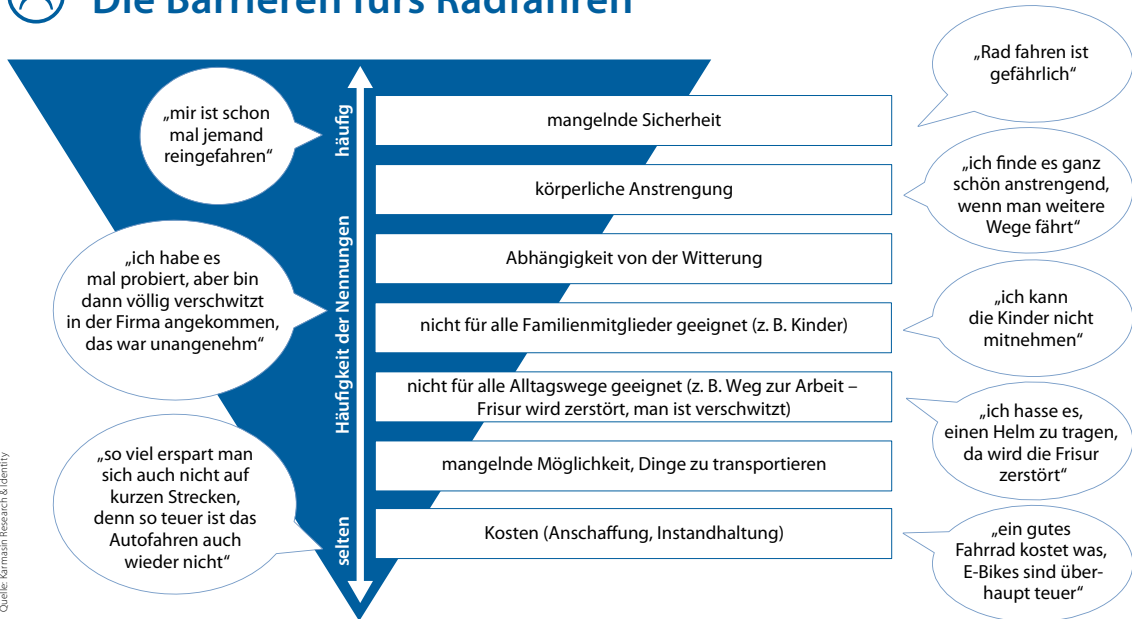
- 25 Personen, die sich mehr Fahrradfahren anstatt PKW-Fahrten für Alltagswege vorstellen können und
- 25 Personen, die sich mehr Fußwege anstatt PKW-Fahrten für Alltagswege vorstellen können.

Alle Befragten fahren Alltagswege mit dem PKW, lehnen grundsätzlich Radfahren und Zufußgehen nicht ab und können es sich vorstellen, auf umweltfreundliche/aktive Mobilitätsformen umzusteigen. Sie sind gestreut über Alter, Geschlecht und Bildungsgruppen und verteilt über die folgenden Regionen Niederösterreichs: Wiener Neustadt (n = 8), Gänserndorf (n = 7), Neulengbach (n = 7), Wieselburg (n = 7), Perchtoldsdorf, Baden, Mödling oder Wiener Neudorf (n = 7), Kirchberg an der Pielach (n = 7), Zwettl (n = 7).

In den nachfolgenden Abbildungen werden die Antworten der befragten NiederösterreicherInnen bezüglich der Barrieren und Motive für das Radfahren und Zufußgehen zusammenfassend dargestellt.

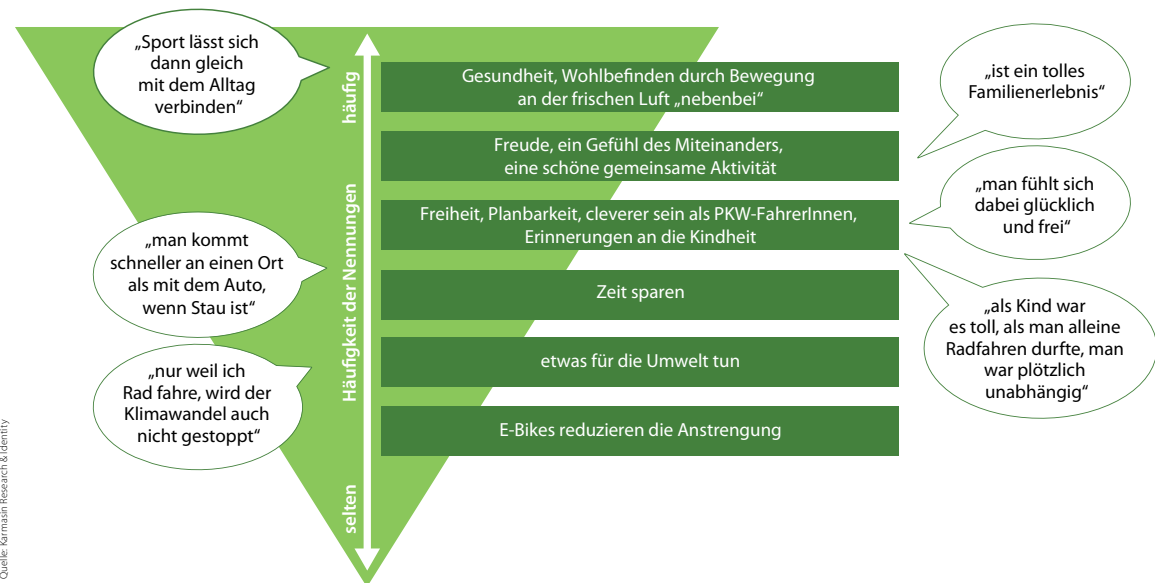
Untersuchungsergebnisse Radfahren

☹ Die Barrieren fürs Radfahren



Untersuchungsergebnisse – die Barrieren fürs Radfahren

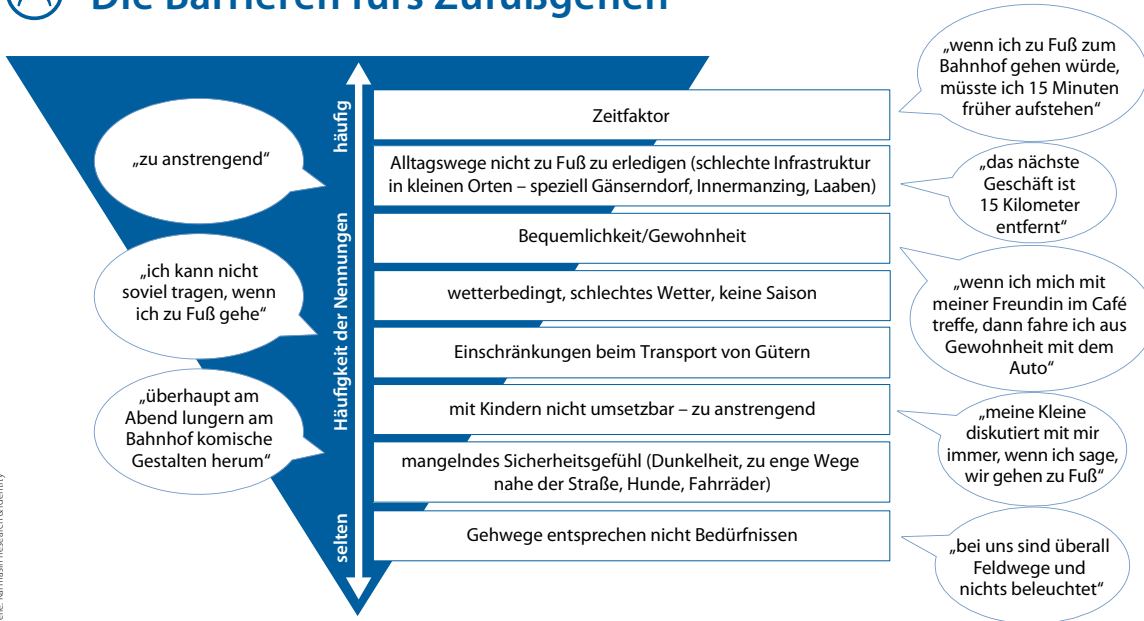
😊 Die Motive fürs Radfahren



Untersuchungsergebnisse – die Motive fürs Radfahren

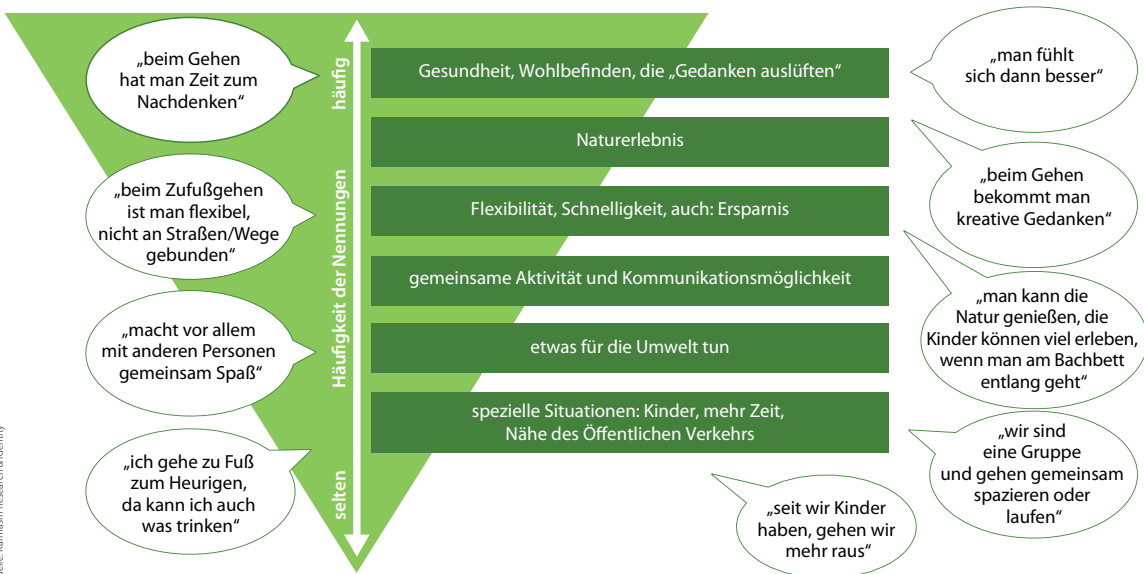
Untersuchungsergebnisse Zufußgehen

☹ Die Barrieren fürs Zufußgehen



Untersuchungsergebnisse – die Barrieren fürs Zufußgehen

☺ Die Motive fürs Zufußgehen

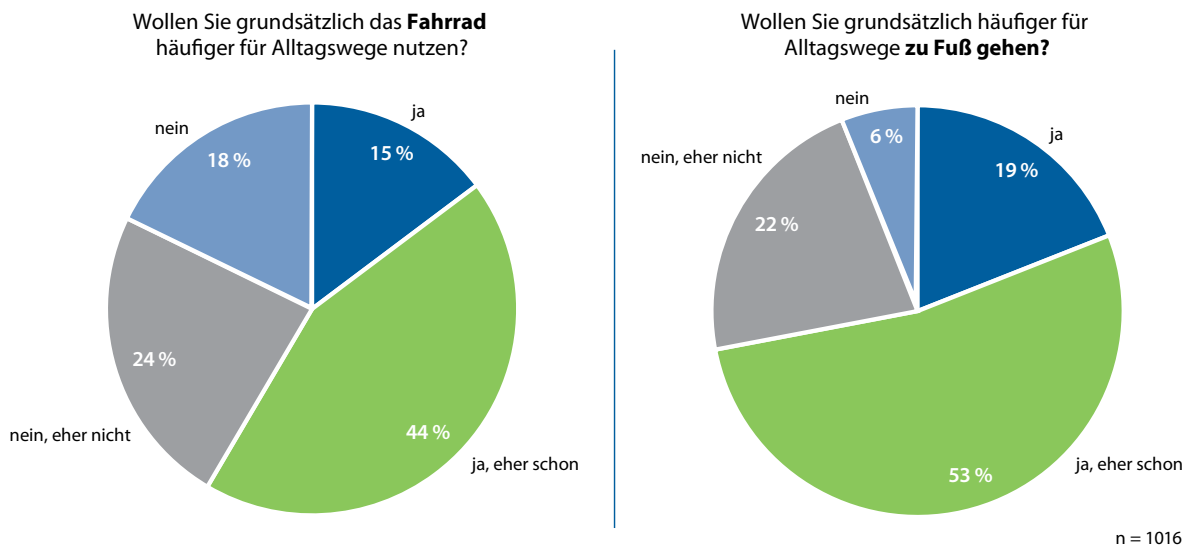


Untersuchungsergebnisse – die Motive fürs Zufußgehen

Die Rückschlüsse aus der Motivforschung fließen sowohl in die Definition der Ziele als auch in die Entwicklung von adäquaten Maßnahmen ein.

Für die weitere Umsetzung positiv stimmt die Rückmeldung der NiederösterreicherInnen bezüglich ihrer Bereitschaft künftig Alltagswege öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. 59 bzw. 72% geben an, dies in Zukunft häufiger machen zu wollen!

Hohes Potenzial für häufigere Nutzung für Alltagswege



Potenzial für häufigere Nutzung des Fahrrads bzw. des Zufußgehens für Alltagswege¹⁾

1) Für die Untersuchung, an der 1.016 NiederösterreicherInnen in einer Kombination aus Online-Befragung (80%) und telefonischer Befragung (20%), repräsentativ für die Bevölkerung Niederösterreichs, zwischen 10. 3. und 23. 3. 2020 teilgenommen haben, wurde ein Mixed-Methods-Ansatz gewählt.

5 Klare Zielsetzungen

5.1 DREI LEITGEDANKEN FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT IN NÖ

Fit in die Zukunft - Fit für die Zukunft

Das Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ stellt eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilität der NiederösterreicherInnen in den Mittelpunkt. In einem Mobilitätssystem der Zukunft wird die Aktive Mobilität insbesondere auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln ihre Stärken ausspielen und für viele zur gern genutzten Alternative werden.

Die Bemühungen am Weg dahin sollen orientiert am Leitsatz des Mobilitätskonzepts und getreu dem Motto „Fit für die Zukunft – Fit in die Zukunft“ drei strategischen Leitgedanken folgen:

Bedürfnisorientiert

Mobilität in ihrer Vielfalt sichern

Bedürfnisse der NiederösterreicherInnen im Fokus.

Zukunftsorientiert

Zukunftsfähig gestalten

Grundlegenden Baustein für die Mobilität der Zukunft legen.

Wertschätzend

Mobilität fördern

Gemeinsam ein attraktives Umfeld schaffen.

BEDÜRFNISORIENTIERT –


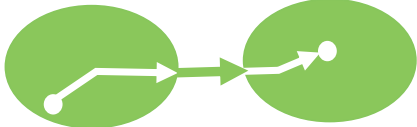

Die gesamte Mobilitätskette im Fokus

Die Aktive Mobilität hat als flexible, gesunde Fortbewegungsform ein großes Potenzial auf vielen alltäglichen Wegen. Damit sie ihre Stärken voll ausspielen kann, bedarf es passender Infrastruktur und Rahmenbedingungen. Von Start bis Ziel gilt es, je nach Personengruppe und Nutzungszweck unterschiedliche Barrieren abzubauen, um sich durchgehend sicher und in einem attraktiven Umfeld bewegen zu können.

Daher wird die Aktive Mobilität in Niederösterreich vom Anfang bis zum Ende gedacht – seien es ein sicheres Umfeld für innerörtliche Wege, attraktive Aufenthaltsbereiche, adäquate Radabstellanlagen, barrierefreie Zugänge, hochwertige Radwege für mittellange Strecken oder kombinierte, barrierefrei erreichbare Angebote mit dem Öffentlichen Verkehr für Langstrecken. Aktive Mobilität im Alltag bedeutet in Niederösterreich für alle Nutzergruppen auf sicheren, direkten und attraktiven Wegen in einem zusammenhängenden Netz unterwegs zu sein und derart alle wichtigen Ziele erreichen zu können.

Bedürfnisse im Fokus

Beispiel radfahrende PendlerInnen

<p>innerorts</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Abstellmöglichkeit zu Hause ✓ örtliches Radnetz ✓ Abstellmöglichkeit am Arbeitsplatz ✓ begleitende Infrastruktur am Arbeitsplatz (z. B. Duschmöglichkeit)
<p>außerhalb Wohnort kurze bis mittlere Distanz</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Abstellmöglichkeit zu Hause ✓ örtliches Radnetz am Wohnort und Arbeitsort ✓ regionales Radnetz außerorts ✓ Abstellmöglichkeit am Arbeitsplatz, begleitende Infrastruktur Arbeitsplatz
<p>außerhalb Wohnort längere Distanz</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Abstellmöglichkeit zu Hause ✓ örtliches Radnetz am Wohnort ✓ Abstellmöglichkeit bei der Haltestelle ✓ begleitende Infrastruktur Haltestelle (z. B. Schließfächer) ✓ Angebot für die letzte Meile am Arbeitsplatz (z. B. Leihradangebot)

Passende Angebote für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse – Beispiel Arbeitsweg mit dem Fahrrad

ZUKUNFTSORIENTIERT – Ein grundlegender Baustein für Mobilität der Zukunft

Die Aktive Mobilität leistet auf vielfältige Weise einen Beitrag zu einem zukunftsfiten Verkehrssystem. Sind Zufußgehen und Radfahren schon an sich umweltfreundliche Fortbewegungsformen, hat die Aktive Mobilität zudem großes Potenzial, den Öffentlichen Verkehr im Zusammenspiel zu stärken. Attraktiv fußläufig erreichbare Mobilitätsknoten, die Fahrt mit dem eigenen Rad auf sicheren Routen oder clevere Leih- und Sharingangebote stärken das „Team Umweltverbund“. E-Bikes erschließen neue Nutzergruppen und ermöglichen es, auch längere Wege mit weniger Anstrengung auf dem Rad zurückzulegen.

Viele Chancen, die genutzt werden wollen – nicht nur durch passende Angebote, sondern auch durch Schaffung eines Bewusstseins für Möglichkeiten und Vorzüge. Mehr Zufußgehen und mehr Radfahren bedeutet mehr Freiheit für jeden Einzelnen und jede Einzelne, mehr Gesundheit und Lebensqualität durch körperliche Aktivität und mehr Nachhaltigkeit im Mobilitätssystem.

WERTSCHÄTZEND – Gemeinsam ein attraktives Umfeld schaffen

Aktive Mobilität bringt viele Vorteile für den Einzelnen und die Einzelne, aber auch für die Gesellschaft. Wertschätzung kann ein wesentlicher Schlüssel zum Umstieg aufs Zufußgehen und Radfahren sein. Wertschätzung, die sich in sicherer Infrastruktur und attraktiver Gestaltung belebter Ortszentren, in einem klaren politischen Bekenntnis, in zielgerichteter Förderung und in Unterstützung durch die EntscheidungsträgerInnen auf allen Ebenen widerspiegelt. Belohnungen für mehr Aktive Mobilität wirken darüber hinaus motivierend öfter das Fahrrad zu verwenden oder zu Fuß zu gehen.

Abgestimmte Kampagnen schaffen ein positives Image für die Aktive Mobilität. Zufußgehen und Radfahren werden als vollwertige, flexible und gesunde Fortbewegungsarten für Alltagswege wahrgenommen, die Spaß machen und auf die man gerne umsteigt.

5.2 FÜNF KONKRETE ZIELE

Fünf aus den Leitgedanken abgeleitete Ziele operationalisieren diese und geben die Richtung für das künftige Handeln zur Förderung der Aktiven Mobilität vor.

Die 5 Ziele:

1. **Vorteile auf kurzen Wegen** – Zufußgehen und Radfahren sind einfach, sicher, machen Spaß und sind in vielen Fällen die beste Option vor allem auf kurzen Wegen. Durch eine sichere und attraktive Straßenraumgestaltung, u. a. in Ortszentren, kann die Aktive Mobilität ihre Vorteile voll ausspielen. Dabei gilt die Prämisse: Ist es sicher für 12-Jährige, ist es sicher für alle!
2. **Die clevere Alternative für mittellange Wege** – Elektromobilität und attraktive, schnelle Verbindungen machen das Rad zur interessanten Alternative auf Strecken mittlerer Länge, insbesondere für Arbeits- und AusbildungspendlerInnen.
3. **Aktive Mobilität und Öffentlicher Verkehr** – „Team Umweltverbund“ als Angebot für längere Wege – durchdachte Angebote für reibungslose, multimodale Wegekettens machen das Zufußgehen oder Radfahren als Lösung für die erste und die letzte Meile etwa für PendlerInnen mit längeren Arbeitswegen interessant.

4. **Die Vorzüge (er-)kennen** – dank einer treffsicheren Imagekampagne und einer breiten Kooperation mit den Gemeinden, der Wirtschaft, Schulen und anderen Akteuren ist die aktive Fortbewegung positiv besetzt und eine gesellschaftlich anerkannte Wahl für viele Alltagswege.

5. **Die Aktive Mobilität steht auf einem starken Fundament** – ein weiterentwickelter organisatorischer, finanzieller und technischer Rahmen ermöglicht eine effiziente und zielgerichtete Unterstützung der Aktiven Mobilität auf allen Ebenen.

Detaillierte Zielvorgaben (siehe Kapitel 7) ermöglichen eine kontinuierliche Erfolgskontrolle und Weiterentwicklung der Instrumente am Weg zu mehr Aktiver Mobilität in Niederösterreich – eine gewünschte Entwicklung, die sich in der **übergeordneten Zielvorgabe** von einer **Verdoppelung der täglich in der Aktiven Mobilität (auch in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr) zurückgelegten Wege bis 2030** wiederfindet.



Rasche Taten

Vieles wurde in Niederösterreich für die Aktive Mobilität bereits getan, viele Initiativen laufen erfolgreich. Vieles gilt es aber noch zu erreichen! Daher sollen erfolgreiche Maßnahmen weitergeführt, gegebenenfalls auch weiterentwickelt werden. Dort, wo aber noch Handlungsbedarf besteht, soll die Umsetzung neuer Maßnahmen sofort angegangen werden.

Das umfangreiche Set an Maßnahmen dazu wurde in einem mehrstufigen Prozess erarbeitet und in seiner Priorisierung geschärft. So flossen nicht nur die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung ein (Motivforschung), sondern auch die Erkenntnisse aus der Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018, das Wissen und die Expertise von internen und externen ExpertInnen und internationalen Vorzeigeprojekten.

Ergebnis daraus sind fünf Handlungsfelder mit zugeordneten Maßnahmen(-paketen), die ein strukturiertes und erfolgversprechendes Handeln des Landes im Sinne der heute und künftig aktiv mobilen Menschen in Niederösterreich ermöglichen werden:

Fünf Handlungsfelder

- **Infrastruktur** – das grundlegende Fundament eines sicheren, komfortablen und attraktiven Fuß- und Radverkehrs auf lokaler und regionaler Ebene
- **Multimodalität** – Aktive Mobilität und Öffentlicher Verkehr als „Team Umweltverbund“ mit hohem Potenzial zur gemeinsamen Stärkung der nachhaltigen Mobilität in NÖ
- **Neue Möglichkeiten und Chancen**, die sich etwa durch Elektromobilität, neue Kommunikationstechnologien und Sharingangebote ergeben, werden bestmöglich genutzt.
- **Information und Kooperation** etablieren Aktive Mobilität als optimale Lösung im Alltag.
- **Förderung und Organisation** als Beitrag des Landes zu einer effizienten Unterstützung von Zufußgehen und Radfahren auf allen Ebenen

Für rasch sichtbare positive Ergebnisse wird in jedem dieser Handlungsfelder zumindest eine Maßnahme von besonderer Relevanz hervorgehoben, deren Umsetzung unverzüglich begonnen wird. Was aber nicht bedeutet, dass andere Maßnahmen nicht ebenfalls ehestmöglich in Angriff genommen werden.

Es gibt bereits heute viele erfolgreich laufende Aktivitäten und Initiativen des Landes im Sinne dieser Strategie. Diese sollen selbstverständlich weitergeführt werden und finden sich daher ebenso in den nachfolgenden Handlungsfeldern wieder.

6.1 DIE HANDLUNGSFELDER IM ÜBERBLICK

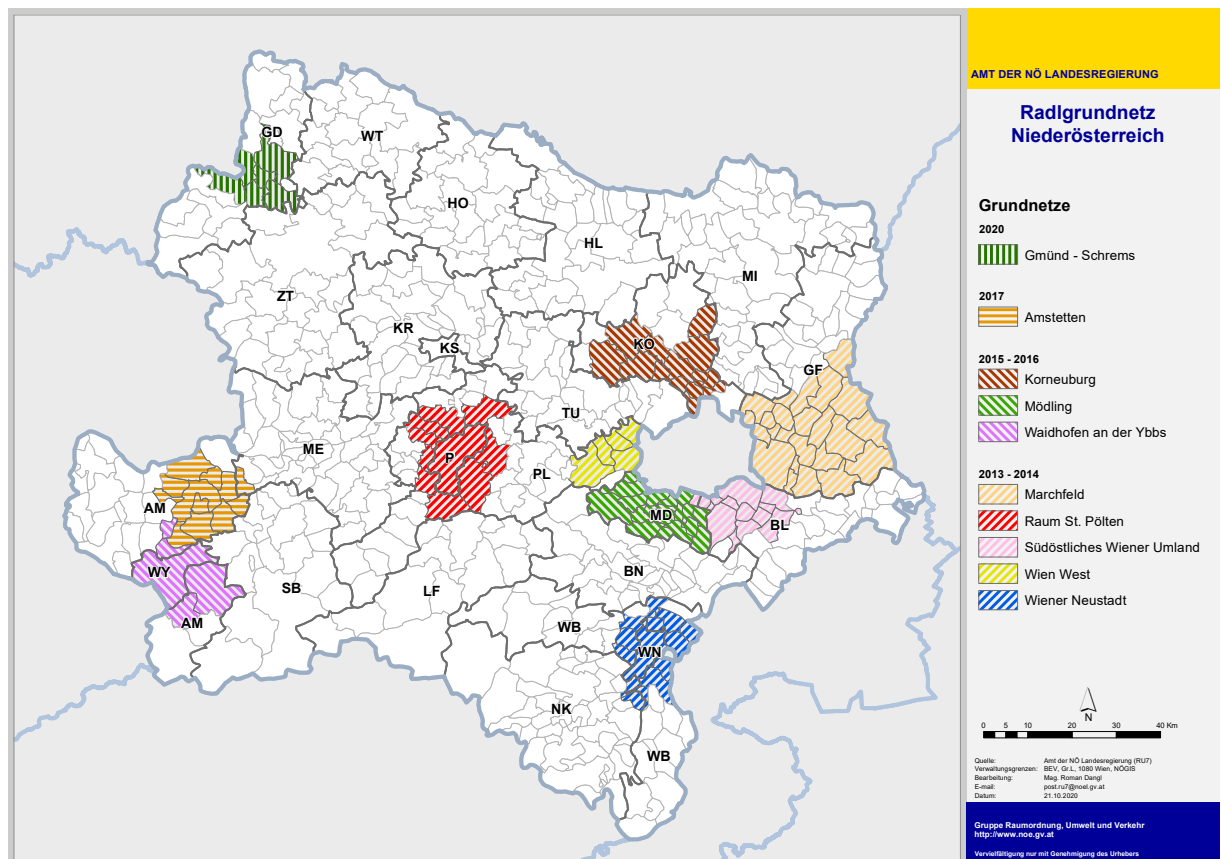
Handlungsfeld	Maßnahme/Maßnahmenpaket	Zielbeitrag				
		Vorrang auf kurzen Wegen	Alternative für mittellange Wege	„Team Umweltverbund“	Vorzüge erkennen	Starkes Fundament
Infrastruktur	Radschnellwege	mittel	hoch	gering	mittel	gering
	Sichere und attraktive Ortszentren	hoch	gering	mittel	mittel	gering
	Rad-Basisnetze	mittel	hoch	mittel	gering	gering
	Alltagsfitter Zustand der Infrastruktur	mittel	mittel	gering	gering	gering
	Planungsleitfaden und Qualitätsstandards	mittel	mittel	mittel	kaum	gering
	Verkehrssicherheitsmanagement	mittel	mittel	gering	kaum	gering
Multimodal	Umfeldanalyse Bahnhöfe	gering	kaum	hoch	gering	gering
	Bike&Ride-Offensive	kaum	gering	hoch	gering	gering
	nextbike – stark für die letzte Meile	hoch	kaum	hoch	gering	gering
	Initiative Pendler-Faltrad	gering	kaum	hoch	gering	gering
Neue Möglichkeiten	Verbesserung der digitalen Grundlagen	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel
	Flexible Transportlösungen	mittel	kaum	kaum	mittel	gering
	Begleitpaket zur E-Mobilität im Radverkehr	mittel	mittel	gering	mittel	gering
	Online-Offensive Aktive Mobilität	gering	gering	gering	hoch	mittel
Information + Kooperation	Imagekampagne Aktive Mobilität	gering	gering	gering	hoch	gering
	Incentives schaffen	gering	gering	gering	hoch	kaum
	Partnerschaft für Aktive Mobilität	mittel	mittel	gering	hoch	mittel
	Früh übt sich	mittel	gering	gering	hoch	mittel
Förderung + Organisation	Radförderung Neu	hoch	hoch	mittel	gering	hoch
	Ressourcen und Strukturen für Aktive Mobilität	gering	gering	gering	gering	hoch
	Wettbewerbe und Incentivierung	hoch	kaum	mittel	gering	gering
	Interdisziplinäre Berücksichtigung	mittel	gering	gering	mittel	hoch

Zielbeitrag: hoch mittel gering kaum

6.2 HANDLUNGSFELD 1 - INFRASTRUKTUR

Sichere, durchgängige und attraktive Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für einen steigenden Anteil Aktiver Mobilität schlechthin. Mehr noch als in anderen Bereichen ist Fuß- und Radverkehrsplanung Angebotsplanung – man geht erst zu Fuß oder fährt mit dem Rad, wenn eine Verbindung ohne größere Umwege vorhanden ist, auf der man sich wohl fühlt und keine Sicherheitsbedenken hat. Und das muss für alle Nutzergruppen gelten: Nicht nur wagemutige FußgängerInnen oder erfahrene Radfahrende, sondern auch etwa Familien mit Kindern müssen die Infrastruktur ohne Angst nutzen können.

Das Zufußgehen spielt sich in vielen Fällen innerhalb der Ortschaften ab und liegt somit zum guten Teil in der Zuständigkeit der Gemeinden. Hier hat das Land schon in der Vergangenheit etwa in Form von Verkehrsberatungen oder eines Leitfadens für Verkehrsberuhigung und für Begegnungszonen bei fußgänger- und radfreundlicher Planung unterstützt. Für den Radverkehr wurden zudem in neun Regionen Niederösterreichs gemeinsam mit den Gemeinden „Radgrundnetze“ für den Alltagsradverkehr definiert, notwendige Maßnahmen skizziert und wurde so den Gemeinden ein Instrument für die zielgerichtete Weiterentwicklung des regionalen Radverkehrsnetzes gegeben.



Regionen mit Radgrundnetzen

Ein Bündel an Maßnahmen zielte darauf, die Qualität der Radinfrastruktur zu heben bzw. auf einen einheitlichen Standard zu bringen. So wurden etwa im Zuge der Erstellung der Radgrundnetze Radroutenkategorisierungen und Qualitätskriterien definiert. Leitfäden beispielsweise für Radabstellanlagen oder Radfahren gegen die Einbahn helfen, ein sicheres und attraktives Umfeld für den Radverkehr zu schaffen.

Vieles wurde auch im Bereich Bike&Ride unternommen, wovon in Handlungsfeld 2 gesondert eingegangen werden soll. Jedenfalls im Bereich der begleitenden Infrastruktur zu erwähnen sind die derzeit 27 Fahrrad-Service Stationen, die von RADLand NÖ und dem ÖAMTC errichtet wurden.

Radschnellwege

Fast ein Drittel aller Wege der NiederösterreicherInnen sind zwischen 2,5 und 10 km lang, von den Arbeitswegen immerhin noch 23%. Hier besteht großes Potenzial für den Radverkehr, wenn schnelle, durchgängige Radinfrastruktur zur Verfügung steht. Der Trend zu E-Bikes und die gleichzeitig zu beobachtende Steigerung der durchschnittlich mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegelänge in den letzten 10 Jahren sprechen ebenfalls für bessere Angebote auf mittellangen Strecken. Und genau hier werden die neuen niederösterreichischen Radschnellwege ansetzen:

Radschnellwege, als höchstrangige, qualitativ hochwertige Radinfrastruktur, machen das Radfahren auf den potenzialstärksten Routen besonders attraktiv. Als Kernelement künftiger Alltagsmobilität sind sie Aushängeschild der niederösterreichischen Radinfrastruktur. **Bis 2030 werden 200 km Radschnellwege** geschaffen.

Klare Ausbaustandards bei der Neuerrichtung von Radschnellwegen und eine Qualitätsverbesserung bei bestehender Radinfrastruktur entlang der künftigen Radschnellwege sind der Schlüssel dazu.



Folgende **Kernmerkmale** sollten die Radschnellwege auszeichnen:

- Angebot für mittlere Strecken (Mindestlänge 5 km)
- Direkte und möglichst umwegfreie Führung
- Sicher und komfortabel auch bei höheren Geschwindigkeiten (Projektierungsgeschwindigkeit 30 km/h, hohe Belagsqualität)
- Bestmögliche Anbindung an Rad-Basisnetze und Verknüpfung mit dem hochrangigen Öffentlichen Verkehr
- Verlaufen grundsätzlich als selbstständig geführte oder straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen – nach Möglichkeit getrennt vom Fußgängerverkehr
- Breite von zumindest 4 m, Steigungen bis maximal 6% sind anzustreben
- Niveaufreie Kreuzungen mit Kfz-Verkehr bzw. Bevorzugung
- Beleuchtung zumindest in innerörtlichen Abschnitten
- Ganzjährige Benutzbarkeit (Winterdienst)

Für eine priorisierte Umsetzung der Radschnellwege wird ein gesondertes Förderregime mit erheblich gesteigerten Fördersätzen geschaffen (Handlungsfeld 5). Die Auswahl geeigneter, potenzialstarker Strecken erfolgt durch ein unabhängiges Berechnungsmodell, das neben raumstrukturellen Verflechtungen auch die Topografie und multimodale Verknüpfungen berücksichtigt.

Sichere und attraktive Ortszentren

Die meisten Wege zu Fuß oder mit dem Rad werden innerhalb der Orte zurückgelegt. Darüber hinaus fungieren Ortszentren oftmals als Ziele regionaler Wege. Hier besteht das größte Potenzial, durch sichere, attraktive und hochwertige Gestaltung mehr Menschen zu Aktiver Mobilität zu motivieren und gleichzeitig zur Stärkung der Ortskerne beizutragen. Daher wird hier der Aktiven Mobilität Vorrang gegeben. Verkehrsberuhigte Zonen mit attraktiver Gestaltung, faire Verteilung des zur Verfügung stehenden Raums und durchgängige, sichere Routen für Zufußgehende und Radfahrende sind eine Selbstverständlichkeit. Gerade Schulwege als ein Beispiel für oftmals kurze, innerörtliche Wege sollen in Zukunft nicht mehr aus Sicherheitsgründen als Mitfahrende im PKW zurückgelegt werden müssen. Das Land unterstützt die Gemeinden am Weg dorthin bereits heute durch umfassende Beratungsleistungen und -angebote (Gemeindeberatung; Leitfäden für Begegnungszonen, Tempo-30-Bereiche, Radfahren gegen die Einbahn etc.).



Quelle: © Ibsirak & Partner ZT GmbH

In der Begegnungszone im Leobersdorfer Ortszentrum ist Rücksicht aufeinander angesagt. DTV ca. 7.000

In größeren Städten haben sich Konzepte zur Identifikation und Festlegung von Fußwegeachsen für unterschiedliche Zielgruppen als Grundlage für die weitere Planung als sinnvoll erwiesen. So sollen Kinderwegekonzepte die Rahmenbedingungen für das sichere und attraktive Zufußgehen der Jüngsten positiv beeinflussen. Damit soll das Zufußgehen systematisch gefördert und der Nachholbedarf schrittweise reduziert werden. Als Beispiele können das Konzept der Lebensraumachsen in St. Pölten oder Beispiele aus deutschen Städten (u. a. Kiel) dienen. Um die **Gemeinden in ihren Bemühungen, ein passendes Umfeld für Aktive Mobilität zu schaffen, künftig**

noch besser zu unterstützen, werden folgende Schritte gesetzt:

- Klare Positionierung des Landes zugunsten von Lösungen für ein sicheres innerörtliches Verkehrsumfeld – verkehrsberuhigte Bereiche, Begegnungszonen, Fahrradstraßen oder auch Schulstraßen als künftige Kernelemente innerörtlicher Verkehrsorganisation
- Planungsunterstützung und Beratungsleistung für Attraktivierungsmaßnahmen. Hierbei sollen, durch Wettbewerbe und Incentivierung, Anreize zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Aktive Mobilität geschaffen werden.
- Zusammenführung und Weiterentwicklung der bestehenden Informationsangebote zu einem umfassenden Leitfaden für die Gemeinden

Rad-Basisnetze

Durchgängige, konsistente Netze, die nicht an Gemeindegrenzen haltmachen, sind für sicheren Radverkehr Grundvoraussetzung. Mit den Radgrundnetzen wurde ein Instrument der **regionalen Radnetzplanung** eingeführt und in mehreren Regionen angewandt. Dieses wird nun unter dem Begriff Rad-Basisnetze in weiterentwickelter Form in zusätzlichen Potenzialräumen zur Anwendung kommen. Die Rad-Basisnetze stellen durch die Festlegung von Haupt- und Verbindungsrouten die regionale Erschließung etwa von Gemeinden im Einzugsbereich regionaler Zentren sicher und ergänzen so die lokale Flächenerschließung durch die Gemeinde-Radwegenetze. Gibt es in einem Rad-Basisnetz besonders potenzialstarke Strecken(-abschnitte), so können diese als Radschnellwege ausgeführt werden.

Für die Unterstützung einer zeitnahen Umsetzung der Rad-Basisnetze werden folgende Schritte gesetzt:

- Förderung der Erstellung von Maßnahmenkonzepten für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (siehe Handlungsfeld 5)
- Förderung auch von innerörtlichen Abschnitten
- Klare Prioritätenreihung der Maßnahmen und Netzkategorisierung
- Abstimmung auf künftige Radschnellwege (Zu- und Abbringerfunktion)
- Verstärkte Berücksichtigung der Multimodalität, insbesondere der Anbindung hochrangiger Öffentlicher-Verkehr-Haltestellen



Landesstraßen-begleitender Radweg

Alltagsfitter Zustand der Infrastruktur

Bei der touristischen Radinfrastruktur zeigen sich gewisse Unterschiede in der Qualität der Betreuung und Instandhaltung. Für ein alltagstaugliches Netz, das von den Menschen gerne genutzt wird, muss eine einheitlich hohe Qualität dauerhaft gewährleistet sein. Während Winterdienst im innerörtlichen Fußwegenetz zumeist eine Selbstverständlichkeit ist, muss es auch für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel ganzjährig nutzbare Verbindungen geben. Zur Sicherstellung einer **ganzjährigen und langfristigen Alltags-tauglichkeit** werden daher folgende Ansätze verfolgt:

- Winterdienst auf NÖ Radschnellwegen als Qualitätskriterium
- Beratung und Unterstützung der Gemeinden bei der Definition von „Wintergrundnetzen“ – Hauptverbindungen, für die ein radfahrtauglicher Winterdienst jedenfalls sichergestellt wird
- Klare Bedingungen zur laufenden Instandhaltung und Betreuung

Weiterentwicklung Planungsleitfaden und Qualitätsstandards

Ergänzend zu einschlägigen Richtlinien (insbesondere RVS Fußgängerverkehr und RVS Radverkehr) wurden in Niederösterreich im Rahmen der Radgrundnetze Qualitätskriterien und Radroutenkategorien definiert. Diese gilt es an neue Entwicklungen anzupassen:

- Schaffung neuer hochrangiger Radschnellwege mit besonderen Qualitätsanforderungen
- Geänderte Anforderungen (etwa höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten durch E-Bikes)
- Bevorstehende Aktualisierung der zu Grunde liegenden Richtlinien (RVS)

Qualitätskriterien werden hierbei gesondert für **Radschnellwege, regionale Rad-Basisnetze und lokale Netze (Rad- und Fußverkehr)** definiert. Die Kriterien sollen nicht nur auf die direkten Infrastrukturelemente selbst beschränkt bleiben, sondern auch Themen wie Gestaltung/Materialien, Beschilderung/Wegweisung, Stadtmobiliar und Radabstellanlagen umfassen (Integration und Aktualisierung der Vorgaben aus bestehenden Leitfäden).

Die Standards werden von klaren Prinzipien getragen:

- **Netzgedanke** – alle wichtigen Quellen und Ziele müssen in durchgängige und sichere Netze eingebunden sein.
- **Umfassende Alltagstauglichkeit** – die Infrastruktur ist für alle Zwecke und Nutzergruppen nutzbar. Im Fußgängerverkehr ist Barrierefreiheit ein zentrales Element, im Radverkehr werden auch die Anforderungen von E-Bikes und Lastenfahrrädern berücksichtigt.
- **Flächengerechtigkeit** – eine flächengerechte Verteilung zwischen den Verkehrsträgern sollte das Grundprinzip in der (Um-)Gestaltung des innerörtlichen Straßenraums sein.
- **Bedarfsgerecht** – die spezifischen Bedürfnisse von Zufußgehenden und Radfahrenden werden bei der Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen im Straßenraum berücksichtigt.
- **Zukunftssichere Kapazitäten** – neue Infrastruktur muss bereit für die angestrebten Zuwächse in der Aktiven Mobilität sein.
- **Einheitliche verkehrsorganisatorische Vorgaben** – Mischverkehr nur im Nebenstraßennetz und bei ausreichender Verkehrsberuhigung, andernfalls sichere, baulich getrennte Infrastruktur.
- **Orientierung an internationalen Best Practices** – erfolgreiche Lösungen wie geschützte Radstreifen oder geschützte Kreuzungen dienen als Vorbilder.

Diese Prinzipien werden jedenfalls bedingen, dass sich künftige Fußgänger- und Radinfrastruktur an den **Regel- anstatt an den Mindestbreiten** der RVS ausrichtet! Für eine konsequente Umsetzung der neuen Qualitätsstandards wird deren Einhaltung klare Förderbedingung sein.

Verkehrssicherheitsmanagement

Zufußgehende und radfahrende Menschen sind eine im Straßenverkehr besonders gefährdete Gruppe. Ein sicheres Umfeld zu schaffen ist daher immer ein vorrangiges Ziel. Dies geschieht einerseits durch Schaffung neuer, sicherer Infrastruktur und durch verkehrsberuhigte Bereiche, andererseits aber auch durch ein konsequentes Verkehrssicherheitsmanagement:

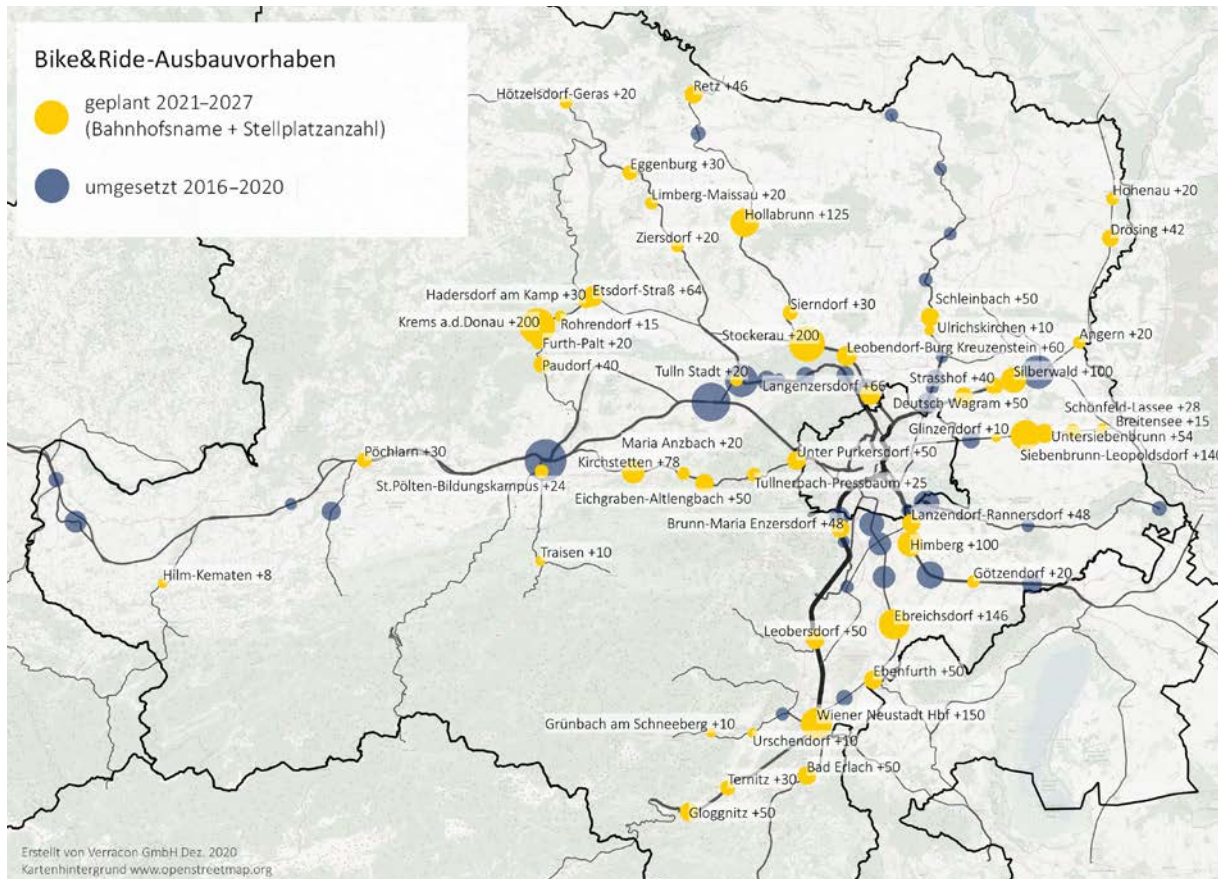
- **Road Safety Audits** mit besonderer Berücksichtigung der Aktiven Mobilität – Erkennen von Gefahrenpotenzial für Zufußgehende und Radfahrende schon in der Planungsphase leistet nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, sondern kann auch Folgekosten für die Sanierung von Gefahrenstellen vermeiden helfen.
- **Road Safety Inspections** auch im Radwegenetz
- Konsequente **Sanierung von Unfallhäufungsstellen**

Die Gemeinden werden durch Beratungs- und Ausbildungsangebote unterstützt, um auch im Gemeindestraßen- und kommunalen Radwegenetz vorbeugende Verkehrssicherheitsarbeit leisten zu können.

6.3 HANDLUNGSFELD 2 - MULTIMODALITÄT

Über 230.000²⁾ NiederösterreicherInnen pendeln zu einer Arbeitsstätte außerhalb des Bundeslands, davon alleine rund 200.000 in die Bundeshauptstadt. Viele pendeln aber auch innerhalb des Bundeslands in eine andere Gemeinde. Dementsprechend lang sind die Arbeitswege – über 42% hatten bei der Mobilitätserhebung 2018 eine Strecke von 20 und mehr Kilometern bis zum Arbeitsplatz zurückzulegen. Distanzen, die für den Radverkehr allein zu weit sind. Distanzen, die aber für den Öffentlichen Verkehr prädestiniert sind. Steigende Verkehrsleistungsanteile des Öffentlichen Verkehrs sprechen eine eindeutige Sprache aus Nutzersicht. Steigende Budgetmittel stellen ein klares Bekenntnis von Landesseite dar. Und genau hier kann die Aktive Mobilität als Zu- und Abbringer („erste und letzte Meile“) bei passenden Rahmenbedingungen all ihre Stärken ausspielen. Wenn Zubringerfahrten vom PKW weg verlagert werden können, werden sowohl Park&Ride-Anlagen als auch die Geldbörsen der PendlerInnen entlastet. Wenn neuen Gruppen der Zugang zum Öffentlichen Verkehr dadurch erst ermöglicht bzw. erleichtert wird, stärkt das den Umweltverbund als Ganzes. Aus diesem Grund hat das Land Niederösterreich gemeinsam mit seinen Partnern bereits viele Initiativen gestartet, um eine multimodale Verkehrsmittelnutzung unter Beteiligung des Fahrrads zu unterstützen.

2) Statistik Austria, abgestimmte Erwerbsstatistik 2017 mit Stichtag 31. 10.



Bereits beschlossene Bike&Ride-Ausbauvorhaben

So stehen heute bereits 23.200 Bike&Ride-Plätze an Bahnhöfen und Bahnhalten in Niederösterreich zur Verfügung. Dieses Angebot soll bis 2025 auf 30.000 Stellplätze für Fahrräder erweitert werden. An nahezu 200 Standorten warten nextbike-Leihräder auf die BahnnutzerInnen. In Pilotversuchen wurden „Mobilitätshubs“ mit einem breiten Spektrum an Mobilitätsangeboten wie Radboxen, E-Ladestationen, Leihrädern und Carsharing-Angeboten geschaffen.

Vorrangiges Ziel aller nachfolgenden Maßnahmen ist es, **reibungslose Wegeketten** ohne Lücken und Hürden vom Start- bis zum Zielpunkt im „Team Umweltverbund“ bereitzustellen – sei es zu Fuß, mit dem eigenen Rad oder mit Leihangeboten.

Standardisierte Umfeldanalyse Bahnhöfe

An den Bahnhöfen in Niederösterreich wurde in den vergangenen Jahren bereits viel für die Aktive Mobilität getan, insbesondere Bike&Ride-Angebote wurden massiv ausgebaut. Für eine durchgängige Mobilitätskette im „Team Umweltverbund“ sind Abstellanlagen in ausreichender Anzahl und qualitativ hochwertiger Ausführung ein wesentlicher Baustein. Aber nicht der einzige. Daher soll nun auch **der Weg von und zur Haltestelle** zusätzlich in den Fokus rücken. Hat man zu Fuß oder mit dem Rad die Möglichkeit, sicher und auf direktem Weg zu den Haltestellen zu gelangen?

Um diese Frage zu beantworten, wird eine **standardisierte Vorgehensweise zur Analyse der Angebote für die Aktive Mobilität am Bahnhof und am Weg dorthin** entwickelt. In einem ersten Schritt sollen dafür eine Checkliste für die Analyse und ein Maßnahmenbaukasten entwickelt und an Pilotprojekten gemeinsam mit den Standortgemeinden erprobt werden.

Künftig wird diese Umfeldanalyse dann an allen Bahnhöfen, insbesondere im Zuge von Ausbauprojekten, zur Anwendung kommen. In einem abgestimmten Prozess werden



Foto: Veriscom

mit den Gemeinden Maßnahmen erarbeitet, um Barrieren abzubauen, die das einfache und sichere Erreichen des Bahnhofes zu Fuß oder mit dem Rad verhindern.

Bike&Ride-Offensive

Das laufende Ausbauprogramm sieht bis 2025 eine Gesamtzahl von **30.000 Bike&Ride-Stellplätzen** in Niederösterreich vor. Stellplätze in **einheitlich hoher Qualität und Anmutung** können auch neue NutzerInnen motivieren. Im Zusammenspiel mit neuen und besseren Busangeboten werden auch Abstellmöglichkeiten an den Bushaltestellen nicht außer Acht gelassen. Die Gemeinden werden daher auch weiterhin bei der Errichtung entsprechender Stellplätze unterstützt.

Darüber hinaus soll mit zusätzlichen Angeboten dem Trend hin zu hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes Rechnung getragen werden. Bedarfsgerecht werden auch für Räder sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen, wobei Radboxen oder neue Lösungen auf gleichem Sicherheitsniveau denkbar sind. An stark frequentierten Bahnhöfen ist die Schaffung von Radgaragen das Ziel. Schließfächer können ein weiteres

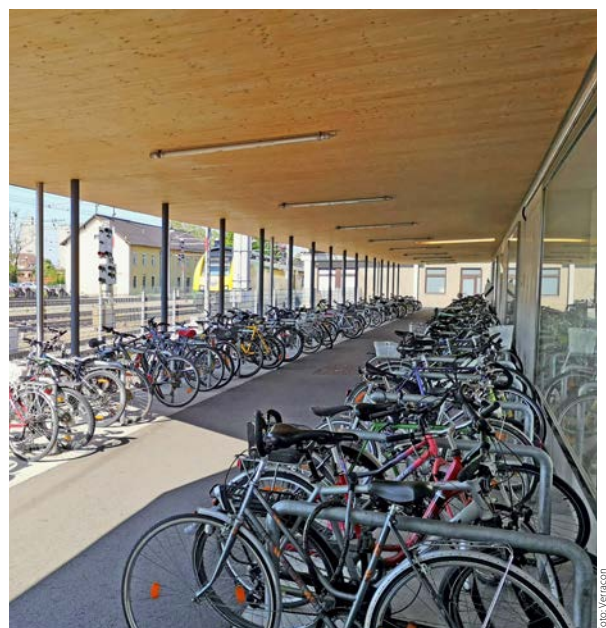


Foto: Veriscom

nützliches Zusatzangebot darstellen. Allen diesen Angeboten muss jedenfalls eine einfache und unkomplizierte Nutzbarkeit sowie eine gute Zugänglichkeit und Nähe zum Bahnsteig gemeinsam sein. Durch spezifische Betreiberkonzepte soll eine kostengünstige und niederschwellige Nutzung der unterschiedlichen Radabstellanlagen gewährleistet werden. Reduzierte Preise für ZeitkartenbesitzerInnen sowie die gemeinsame Abrechnung der Benützungsg Gebühr mit den Kosten der Zeitkarte bis hin zu einheitlichen Zugangsberechtigungen (idealerweise mit der Zeitkarte) haben beispielsweise in Karlsruhe³⁾ den Aufwand reduziert und die Nutzung attraktiver gemacht.

nextbike – stark für die letzte Meile

Während für viele NutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs am Weg zur Haltestelle das eigene Fahrrad zur Verfügung steht bzw. die Haltestelle fußläufig erreichbar ist, bedarf es insbesondere am Zielort einer Möglichkeit die **„letzte Meile“ von der Haltestelle zum Zielpunkt** zurückzulegen. Wo dies fußläufig oder im innerörtlichen Öffentlichen Verkehr nicht möglich oder attraktiv ist, kann ein Leihradsystem wie das in Niederösterreich etablierte nextbike seine Stärken ausspielen. Für eine noch höhere Alltagstauglichkeit des Systems soll die begonnene Neuausrichtung weitergeführt werden, wobei insbesondere auf folgende Erfolgsfaktoren geachtet wird:

- Fokus auf Gemeinden mit stark frequentierten Bahnhöfen (insbesondere EinpendlerInnen)
- Erhöhung der Angebotsqualität durch ein dichteres Netz an Verleih- und Rückgabestationen in diesen Gemeinden. Zumindest an den wesentlichen Zielpunkten mit längerer Aufenthaltsdauer muss eine Rückgabemöglichkeit gewährleistet sein.

- Ganzjährige Verfügbarkeit des Angebots – der Winterbetrieb in St. Pölten und Tulln hat sich bewährt und wurde daher bereits auf Korneuburg, weite Teile des Bezirks Mödling und Wiener Neustadt ausgeweitet. Als vollwertiger Teil der Alltagsmobilität muss das Angebot auch in anderen Gemeinden ohne Winterpause zur Verfügung stehen.
- Einführung von „Smart-Bikes“ mit elektrischem Schloss und GPS-Positionsbestimmung für eine noch unkompliziertere und komfortablere Nutzbarkeit. Die ersten 200 neuen Räder werden bereits an den meistgenutzten Standorten St. Pölten und Wiener Neustadt eingesetzt.

Initiative Pendler-Faltrad

Während für gelegentliche Fahrten insbesondere in Zügen jedenfalls eine Fahrradmitnahmemöglichkeit gegeben sein sollte, wird diese kapazitätsmäßig die Bedürfnisse im Berufs- und Schülerpendelverkehr nicht abdecken können. Neben gesonderten Angeboten für die erste und letzte Meile können für PendlerInnen für **Wege zur und von der Haltestelle Falträder (Klappräder) eine praktikable Lösung** sein. Schnell zusammengeklappt, können sie platzsparend als Gepäckstück mitgenommen werden.

Um die Nutzung zielgruppenfokussiert zu propagieren, bietet sich eine **Falträder-Förderaktion** im Zusammenhang mit der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs an. Eine begleitende **Imagekampagne** schafft Bewusstsein für die Vorzüge eines Faltrades in Kombination mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. **Faltrad-Testaktionen** in interessierten Gemeinden bzw. Betrieben informieren Bevölkerung bzw. Beschäftigte über die Vorteile und Funktionsweise von Falträdern und bieten die Möglichkeit diese an Ort und Stelle auszuprobieren. Im Anschluss an den Termin können die Teilnehmenden die Falträder für ca. eine Woche ausleihen und im Alltag ausprobieren.

3) Beispiel Karlsruhe: https://presse.karlsruhe.de/db/meldungen/verkehr/karlsruhe_hat_den_deutschen_fahrradpreis_bekommen.html
Die Tageskarte für die Fahrradstationen liegt bei einem Euro, Monats- und Jahreskarten sind für 8,50 Euro beziehungsweise 75 Euro zu erwerben. Das Semesterticket kostet 35 Euro.

6.4 HANDLUNGSFELD 3 - NEUE MÖGLICHKEITEN UND CHANCEN

Neue Informations- und Kommunikationstechnologien und im Radverkehr auch die Elektromobilität eröffnen der Aktiven Mobilität neue Chancen.

E-Bikes erfreuen sich zunehmender Beliebtheit und weiten die Einsatzzwecke des Fahrrads, von größeren Distanzen bis hin zum Transport von Lasten, aus und eröffnen neuen Zielgruppen wie etwa älteren Menschen die Möglichkeit umweltfreundlich und eigenständig mobil zu sein. Automatische Schrittzähler motivieren die Bevölkerung öfter und längere Wege zu Fuß zurückzulegen. Alles in allem positive Entwicklungen, die in Niederösterreich aktiv unterstützt

werden. Als Beispiel seien die E-Mobilitätstage oder der E-Transportradtest für Gemeinden im Projekt KlimaEntLaster zu nennen.

Allgegenwärtige Kommunikationstechnologien machen bestehende Angebote wie nextbike leichter zugänglich. So wurden 2018 bereits 85% der nextbike-Ausleihen in Niederösterreich per App getätigt. Sie ermöglichen zudem neue Sharing-Angebote, wie etwa free-floating Leihrad- oder Elektroscooter-Angebote. Angebote, die einen Beitrag zu einem vielfältigen und flexiblen Mobilitätssystem leisten können, die aber ohne vorgegebenen Rahmen auch unerwünschte Effekte haben können.

Verbesserung der digitalen Grundlagen

Für neue, digitale und interaktive Mobilitäts- und Informationsangebote ist die Verfügbarkeit passender Datengrundlagen in hoher Qualität und Aktualität inklusive passender Schnittstellen unumgänglich. Während im Mobilien Verkehr und Öffentlichen Verkehr österreichweit bereits eine hohe Datenqualität erreicht werden konnte, gibt es im Bereich der Aktiven Mobilität in nahezu allen Bundesländern noch Aufholbedarf. Es braucht Datengrundlagen, die die Spezifika und Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs entsprechend abbilden. Daher werden vor allem folgende Punkte angegangen bzw. bereits laufende Bemühungen verstärkt.

- Initiative „GIP for Radrouting“ – Weiterentwicklung der österreichweiten Graphen-Integrationsplattform mit Schwerpunkt auf Radrouting. Derzeit mit Fokus auf touristische Radrouten, der aber auf Alltagsradrouten ausgeweitet werden soll.

- Schrittweise Erhebung aller für die Aktive Mobilität notwendigen Attribute von Fuß- und Radinfrastruktur über verkehrsberuhigte Bereiche und Barrierefreiheit bis hin zu Durchwegungen und zulässigen Abkürzungen.

Unterstützung der Gemeinden bei der Erhebung, Datenintegration und -pflege durch die Bereitstellung vereinfachter Erhebungstools und unterstützende Beratungsleistungen.



Flexible Transportlösungen

Viele alltägliche Einkäufe können problemlos zu Fuß erledigt oder mit dem Fahrrad transportiert werden. Satteltaschen oder Gepäckkörbe erlauben eine unkomplizierte Mitnahme. Manchmal bedarf es aber doch einer größeren Transportkapazität. Auch die Mitnahme von Kleinkindern ist am herkömmlichen Fahrrad nicht immer zu bewerkstelligen. Be-

triebe andererseits sind gerade im innerstädtischen Bereich oft mit Parkplatzproblemen und Stau konfrontiert.

In diesen Fällen können Lastenfahrräder (Transporträder) ihre Stärken ausspielen. Verfügbar in unterschiedlichen Ausführungen und mit unterstützendem Elektroantrieb auch bei schwereren Lasten problemlos zu fahren, findet sich für nahezu jeden Einsatzzweck das passende Modell. Während

für Betriebe die Anschaffung eigener Lastenräder sinnvoll sein kann, braucht es bei Privatpersonen manchmal nur ein unkompliziertes Leihangebot, um Mobilitätslücken abseits des Autos zu schließen. Hier kommen die Gemeinden ins Spiel, die für die Bevölkerung in ihren Ortsteilen oder Ortschaften **Lastenfahrräder für eine kurzfristige Ausleihe** zur Verfügung stellen könnten.

- Verstärkte Beratung zu Einsatzmöglichkeiten von Lastenfahrrädern in kommunalen Sharingangeboten und in der städtischen Logistik und über bestehende Fördermöglichkeiten hierzu
- Beratungspackages für Unternehmen, die Zustellangebote für im Geschäft getätigte Einkäufe anbieten und Information über bestehende Zustellangebote etwa auf www.radland.at



Bild: RADLAND/NO

Zudem bieten bereits viele Einzelhändler Zustellangebote für im Geschäft getätigte Einkäufe an, die für KundInnen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, bei größeren Einkäufen sehr hilfreich sein können.

Damit der Transport von Einkäufen und anderen Gütern in Zukunft noch weniger Barriere für die Nutzung der Aktiven Mobilität ist, sind folgende Aktivitäten geplant:

- Fortführung von Initiativen, die ein **Ausprobieren von Lastenfahrrädern** für Gemeinden, Betriebe und Privatpersonen ermöglichen. Diese leisten einen wertvollen Beitrag die Nutzungsmöglichkeiten dieses praktischen Verkehrsmittels kennenzulernen.

Begleitpaket zur E-Mobilität im Radverkehr

Die E-Mobilität hat gerade im Radbereich unbestrittene Vorteile und demnach den Siegeszug auch bereits angetreten. Für den Radverkehr bedeutet dies Chancen auf neue Zielgruppen und neue Einsatzzwecke. E-Bikes stellen durch höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten, längere Distanzen oder auch den höheren Wert der Räder neue Anforderungen an Infrastruktur und Abstellanlagen. Die Maßnahmenpakete in den Handlungsfeldern Infrastruktur und Multimodalität tragen genau diesen Aspekten Rechnung.

Darüberhinausgehend sollen aber weitere Initiativen gesetzt werden, um die Potenziale, die sich aus der Elektromobilität ergeben, bestmöglich für den Radverkehr zu nutzen. Daher wird folgendes Maßnahmenpaket geschnürt:

- Zugangshürde zur E-Bike-Nutzung bei potenziellen Zielgruppen senken, etwa durch gemeinsam mit Kooperationspartnern veranstaltete **E-Bike-Testtage und Kurse für ältere Menschen**
- **Beratung zu bestehenden Bundesförderungen** insbesondere im Bereich der E-Lastenfahrräder
- Schwerpunkt auf die Anforderungen der Elektromobilität in der **Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement** (sichere Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten etc.) in Zusammenarbeit mit dem Bund, der Wirtschaftskammer und der Arbeiterkammer

Online-Offensive Aktive Mobilität

Mit der nextbike-App und der NÖ-radelt-App (Fahrtenaufzeichnung/Wettbewerb) stehen zwei Angebote für RadfahrInnen zum Download bereit. Auf der RADLAND-Website finden sich beispielsweise Informationen zu Radrouten, E-Bike-Lademöglichkeiten oder Radservicestationen. Eine Vielzahl an **Angeboten und Informationen**, die künftig in

für Smartphones optimiertem Design noch attraktiver und benutzerfreundlicher zugänglich gemacht und um weitere Angebote mit Schwerpunkt auf dem Alltagsradverkehr und das Zufußgehen ergänzt werden sollen.

Folgende Inhalte könnten in bestehende Websites bzw. Apps integriert werden:

- Integration nextbike – Standorte, Verfügbarkeit, Buchung
- Integration NÖ radelt und Fahrtenaufzeichnungstool
- Routenplaner auf Basis von AnachB (sobald in ausreichender Qualität möglich) inkl. multimodalen Routen und unter Berücksichtigung von Bike&Ride
- Auslastung von Fahrradgaragen
- Ladestationen E-Bike, Servicestationen
- Fahrradfachhandel/-werkstätten
- Radveranstaltungen
- Informationen und Tipps
- Inhalte zum Thema Zufußgehen (Vorteile des Zufußgehens, Schulwegaktionen, Spazierwege etc.)

6.5 HANDLUNGSFELD 4 - INFORMATION UND KOOPERATION

Mit RADLand Niederösterreich ist es gelungen, eine breit aufgestellte Drehscheibe für Bewusstseinsbildung und Information im Radverkehr zu schaffen. Nicht nur für die Bevölkerung, sondern auch für die Gemeinden, Schulen und Betriebe. Die RADLand-Website bietet – und das künftig in aktualisierter Form (siehe Handlungsfeld 3) – eine gebündelte Übersicht für bestehende Angebote und Förderungen. Laufend schaffen Initiativen wie „Niederösterreich radelt“ Bewusstsein für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel und motivieren Einzelpersonen, Gemeinden, Firmen und Vereine zu mehr Kilometern am Rad. Gemeinden werden als bedeutende Aufgabenträger und Multiplikatoren besonders unterstützt. RADLand-Coachings und die Informationsveranstaltungen (RADLakademie) sind Beispiele hierfür. Eine breite Palette an Ratgebern und Leitfäden vermittelt Information zu radrelevanten Themen wie Verkehrsberuhigung, Radsicherheit und vielen mehr. Fürs Zufußgehen gibt es derzeit noch weniger vergleichbare Initiativen.

Neben den Angeboten in Niederösterreich gibt es auch auf Bundesebene im klima.aktiv-Programm Informations- und Förderangebote für jene Gemeinden, Schulen und Betriebe, die Schritte im Bereich Aktive Mobilität setzen wollen.

Das Bewusstsein für die Vorteile der Aktiven Mobilität auf den alltäglichen Wegen und die Verankerung derselben auf allen Ebenen sind elementare Bestandteile dieser Strategie. Daher gilt es die erfolgreichen Maßnahmen der Bewusstseinsbildung und Information weiterzuführen und zu stärken, die Aktivitäten aber auch zielgerichtet zu bündeln. Die Gemeinden, die Wirtschaft und die Schulen werden als wichtige Partner am Weg zu mehr Aktiver Mobilität eingebunden und gezielt unterstützt.

Imagekampagne Aktive Mobilität

Gesundheit, Lebensqualität, positives Image und soziales Prestige konnten als wesentliche Motivatoren für den Umstieg auf die Aktive Mobilität ausgemacht werden. Eine professionelle, zentral gesteuerte Kampagne auf Basis einer klaren Kommunikationsstrategie wird genau diese Punkte ansprechen und die **Vorteile der Aktiven Mobilität stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung rücken.**

Regionale Schwerpunkte werden beispielsweise dort gesetzt, wo gerade neue Infrastruktur geschaffen wurde. Bekannte Persönlichkeiten („Role Models“) aus der Region werden identifiziert, als „BotschafterInnen“ gewonnen und treten so als Vorbilder auf und machen die Aktive Mobilität und ihre Vorzüge für die Menschen greifbar. Das **steigende soziale Prestige der Aktiven Mobilität** – laut Motivforschung ein wesentlicher Grund für einen Umstieg – wird in der Kampagne gezielt hervorgehoben. Auch die Vorbildfunktion von PolitikerInnen wird hierfür gezielt eingesetzt.

Die Kampagne wird Zielgruppen und unterschiedliche Medien spezifisch adressieren, dies aber unter einem einheitlichen Dach. Die Gemeinden und andere Partner werden mit abgestimmten Materialien unterstützt, um auch hier ein einheitliches Auftreten sicherzustellen.

Incentives schaffen

Gewohnheit und innerer Schweinehund verhindern oft, eine Strecke zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen. Der Teamgedanke als soziale Komponente, der Wettkampfgedanke als Ansporn und Gewinnmöglichkeiten als Anreiz und Zeichen der Wertschätzung werden seit 2019 mit der App und dem Wettbewerb „NÖ radelt“ adressiert, um genau diese Barrieren abzubauen. „NÖ radelt“ wird kontinuierlich weiterentwickelt und durch die verstärkte Zusammenarbeit mit Gemeinden, Vereinen, Betrieben und Schulen in die Breite getragen. Weitere Maßnahmen der Incentivierung werden im Rahmen von Schwerpunktkampagnen umgesetzt. Ein Beispiel hierfür wäre eine „Aktive Jause“ beim Nahversorger als Belohnung für Personen, die regelmäßig zu Fuß oder mit dem Rad zum Einkauf kommen. Auch „Parking Cash-Out“, eine Zahlung für nicht genutzte Firmenparkplätze, kann ein Anreiz für MitarbeiterInnen sein, den Arbeitsweg im „Team Umweltverbund“ zurückzulegen. Hierzu wird die Partnerschaft mit der Wirtschaft gesucht.



Partnerschaft für Aktive Mobilität

Die niederösterreichischen Gemeinden sind naheliegendster Partner in vielen Handlungsfeldern für mehr Aktive Mobilität, fallen doch notwendige Maßnahmen häufig in ihren Zuständigkeitsbereich. Daher werden sie bei vielen Aktivitäten adressiert, eingebunden und unterstützt. Diese Zusammenarbeit soll mit einem Wettbewerb zur fahrrad- und fußgängerfreundlichsten Gemeinde weiter gestärkt werden. Damit sollen Gemeinden zusätzlich motiviert werden Maßnahmen zur Förderung der Aktiven Mobilität in ihrer Gemeinde zu setzen und sich dem Wettbewerb mit anderen Gemeinden zu stellen.

Die Aktive Mobilität bringt aber auch für Unternehmen viele Vorteile – gesündere MitarbeiterInnen, weniger Stellplatzbedarf oder auch treue KundInnen für den lokalen Einzelhandel. Die Unternehmen müssen aber auch mit im Boot sein, wenn es gilt, optimale Rahmenbedingungen zu schaffen. Ausreichende und qualitativ hochwertige Abstellanlagen und Umkleide- und Duschkmöglichkeiten für Beschäftigte oder Lieferangebote bzw. Leih-Transporträder für den Heimtransport von Einkäufen im Handel können gewichtiger Beweggrund sein, auf das Auto zu verzichten.

Daher wird eine Schwerpunktkampagne die niederösterreichischen Betriebe adressieren, für die Vorteile des Zufußgehens und Radfahrens sensibilisieren und zu einer aktiven Rolle motivieren. Umsetzung von Maßnahmen betrieblichen Mobilitätsmanagements (Vernetzung der Unternehmen mit entsprechenden Initiativen auf Bundesebene – klima.aktiv) und Teilnahme an NÖ radelt sind vorrangige Ziele. Die Nutzung neuer steuerlicher Möglichkeiten – wie die Vorsteuerabzugsberechnung und die Sachbezugsbefreiung bei privater Nutzung – hinsichtlich der Anschaffung von „JobRädern“ soll aktiv unterstützt werden (Beratung, Vorlagen). Für die Umsetzung wird die Zusammenarbeit mit dem Bund, der Wirtschaftskammer, der Arbeiterkammer und der ecoplus gesucht.

Durch eine Prüfung aller Landesgebäude auf ihre Alltagsradverkehrstauglichkeit bzw. Mängel für FußgängerInnen sowie die Umsetzung von daraus abgeleiteten Maßnahmen geht das Land Niederösterreich hier mit gutem Beispiel voran.

Aber nicht nur die ArbeitgeberInnen sollen Partner am Weg zu mehr Aktiver Mobilität sein. In weiteren Kampagnen könnten etwa Bildungseinrichtungen oder der Handel schwerpunktmäßig adressiert werden. Bei vielen Initiativen wird

Bild: niederösterreich.radelt.at

auch die Zusammenarbeit mit dem Fahrradhandel gesucht werden, seien es Testtage oder Radservice-Aktionen.

Früh übt sich

Der Grundstein für unser erwachsenes Mobilitätsverhalten wird bereits in jungen Jahren gelegt. Das Zufußgehen und das Radfahren sollten also schon von den Jüngsten als praktische, alltägliche Fortbewegungsformen wahrgenommen werden, die unabhängige, gesunde und umweltfreundliche Mobilität ermöglichen. Radfahren schult zudem die motorischen und koordinativen Fähigkeiten und frühzeitig erlerntes, richtiges Verhalten im Straßenverkehr leistet einen bedeutenden Betrag zur Verkehrssicherheit. Auch dem zunehmenden Problem der Bewegungsarmut von Kindern kann derart entgegengetreten werden.

Viele Gründe, die laufenden Initiativen in diesem Bereich wie

- BikeRider – der neue Schul-Radwettbewerb,
- Radworkshops und Schulwegpläne der AUVA,
- die freiwillige Radfahrprüfung,
- Schulterblick-Radfahrkurse,
- Bike Checker – Reparaturworkshops vom Klimabündnis für 5.–8. Schulstufe,
- SchulGehBus

in der Zusammenarbeit mit den Schulen und Kooperationspartnern mit voller Kraft weiterzuführen. Durch Informationen und Motivationsmaßnahmen für Eltern (z. B. über Ärztinnen und Ärzte) und Kinder sollen diese verstärkt über die Gesundheitsvorteile des Zufußgehens und Radfahrens aufgeklärt werden. Mit Tipps, wie Kinder spielerisch zu mehr Bewegung im Alltag motiviert werden können, sollen Eltern als Partner in der Förderung von Aktiver Mobilität unterstützt werden.

Veränderung nutzen

Im Zuge wesentlicher Veränderungen der Lebensumstände haben Menschen eine höhere Bereitschaft, bestehende Verhaltensmuster etwa auch in Hinblick auf die persönliche Mobilität zu überdenken. An solchen Punkten – sei es ein Wohnortwechsel, der Beginn einer Lehre oder eines Studiums, die Familiengründung oder ein neuer Arbeitgeber – soll ein Umstieg auf Aktive Mobilität mit maßgeschneiderten Angeboten unterstützt werden.

Folgende Maßnahmen werden hierzu zählen:

- Bestehende Initiativen wie „Starterpakete“ für neue GemeindegängerInnen mit Fokus auf Aktive Mobilität weiterentwickeln und auf ganz Niederösterreich ausdehnen
- Informationspackages für neue Beschäftigte im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsangebots entwickeln
- Fördernetzwerk für Radfahrende auf Universitäten und Fachhochschulen schaffen und aktive Ansprache und Information der Studierenden im 1. Semester etablieren

6.6 HANDLUNGSFELD 5 - FÖRDERUNG UND ORGANISATION

Die Gemeinden sind am Weg zu mehr Aktiver Mobilität wesentlicher Partner und Aufgabenträger, finden doch viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerorts statt. Die Gemeinden bei ihren Bemühungen nicht nur durch Beratungsleistungen, sondern auch finanziell zu unterstützen war in Niederösterreich bereits in der Vergangenheit gelebte Praxis – so wurden bisher im Radverkehr Schlüsselprojekte innerorts und (unter bestimmten Bedingungen) regionale Verbindungen außerorts gefördert. Zudem gab es eine mittlerweile ausgelaufene Förderung für Radabstellanlagen in den Gemeinden. Ergänzt werden diese Förderangebote des Landes durch Mittel aus Bundesförderungen wie klima.aktiv. Um insbesondere dem Alltagsradverkehr einen Impuls zu setzen, wird die Förderung nun auf neue Beine gestellt und mit einem dezidierten Budget ausgestattet.

Finanzielle Anreize sind ein wichtiger Faktor, können und sollen aber aus Sicht der Politik und Verwaltung nicht alles sein, um die Aktive Mobilität voranzubringen. Ausreichende personelle Ressourcen zur Umsetzung der Vielzahl der in dieser Strategie vorgesehenen Aktivitäten und Initiativen sowie eine fachübergreifende Berücksichtigung des Zufußgehens und Radfahrens in allen Planungsprozessen und auch in den jeweiligen Rechtsmaterien sind ebenso notwendig. Bereits heute sorgen ein Radkoordinator und eine abteilungsübergreifende Abstimmungsgruppe für eine koordinierte Entwicklung des Radverkehrs in der NÖ Verwaltung, auf der aufgebaut werden kann. Diese Strukturen sollen künftig um den Aspekt des Zufußgehens erweitert werden.

Radförderung Neu

Die Radverkehrsförderung in Niederösterreich wird mit einer neuen Förderrichtlinie und einem erhöhten, dezidierten Radverkehrsbudget auf neue Beine gestellt. Ab 2020 werden für die Radförderung Neu mehr Landesmittel bereitgestellt.

Die Zielbereiche der vorliegenden Strategie werden dabei klar adressiert und finden sich als Fördergegenstand wieder:

1. Radschnellwege

Ausgewählte Strecken in allen Hauptregionen mit besonders hohem Potenzial (gem. Potenzialmodell) und mit höchstrangiger Radinfrastruktur. Die Radschnellwege werden einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Radverkehrsziele in NÖ leisten und das Rückgrat des künftigen Alltagsradverkehrsnetzes bilden, daher kommt hier ein erhöhter Fördersatz zur Anwendung.

2. Rad-Basisnetze

Die Rad-Basisnetze dienen der Verbesserung und Attraktivierung des Radwegenetzes in Gebieten mit flächigem Potenzial für Alltagsradverkehr. Beispielsweise stellen Rad-Basisnetze Zubringerrouten zu Radschnellwegen dar und erfüllen eine wichtige Anbindungsfunktion an Öffentliche Verkehrsmittel. Zudem werden wichtige Quell- und Zielregionen über das Radwegenetz miteinander verbunden. Als Projektvorbereitung und Grundlage für die Förderung wird unter anderem eine übergeordnete Netzplanung (Haupt-, Verbindungs- und Sammelrouten) durchgeführt. Die Planung erfolgt durch das Land NÖ in Zusammenarbeit mit den Gemeinden unter Beiziehung eines fachkundigen Planungsbüros.

3. Ländliche Erschließung – Radwege

Gefördert werden die Planung und Errichtung von Radwegen in ländlichen Gebieten mit Bedarf an Radverkehrsanlagen, die sich hauptsächlich linear an Talachsen oder Hauptverkehrswegen orientieren. Ziel der Förderschiene ist die Förderung von Radwegen, die an bestehende Radverkehrsanlagen angebunden werden sowie Ortsteile oder Gemeinden verbinden. Weitere Kriterien stellen u.a. die verkehrssichere Anbindung von wesentlichen Alltagseinrichtungen sowie die Herstellung von Lückenschlüssen dar.

4. Abstellanlagen

Neben sicheren und attraktiven Radwegen sind für die Radnutzung im Alltag adäquate Abstellanlagen an den Zielpunkten unumgänglich. Hierzu werden je nach Nutzungszweck und Aufenthaltsdauer geeignete Anlagen gefördert, so sie die vorgegebenen Qualitätsstandards erfüllen.

5. Maßnahmenkonzepte für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

Die Entwicklung des Radverkehrs in den niederösterreichischen Gemeinden soll geplant und abgestimmt vorangetrieben werden. Neben der Entwicklung von Rad-Basisnetzen in Regionen mit flächigem Potenzial für Alltagsradverkehr besteht auch für Gemeinden der ländlichen Erschließungsregion die Möglichkeit eine Förderung für die Erstellung von Maßnahmenkonzepten für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu beantragen.

Der Antragsprozess soll für die Gemeinden klar gestaltet und Zugangshürden sollen niedrig gehalten werden. Zudem unterstützt das Land bei der Beantragung von Bundesförderungen.

Die Förderkriterien und -sätze werden in einer neuen Förderrichtlinie festgelegt.

Ressourcen und Strukturen für Aktive Mobilität

Die Entwicklung der Aktiven Mobilität in Niederösterreich steht auf den folgenden wesentlichen Säulen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten:

- Radwege (Radinfrastruktur inkl. Detailplanung und Förderung): Land NÖ, Abteilung Landesstraßenplanung
- Radverkehr (Strategische Infrastrukturplanung, Multimodalität, Verkehrskoordination, Dorf- und Stadterneuerung): Land NÖ, Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Beratung der Gemeinden: MobilitätsberaterInnen
- Information, Bewusstseinsbildung und Mobilitätsdienstleistungen: Aktive-Mobilitäts-Agentur

Gründung einer neuen **Agentur für Aktive Mobilität** zur Bündelung der Zuständigkeiten betreffend Bewusstseinsbildung, Information und Mobilitätsdienstleistung sowie des Betriebs von Mehrwertdiensten (nextbike, Radboxen usw.)

Klare Zuständigkeiten und Aufgabenverteilungen mit zentraler Koordination in Person des in der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten angesiedelten Koordinators/der Koordinatorin für Aktive Mobilität stellen sicher, dass im Zusammenwirken eine effiziente Förderung der Aktiven Mobilität möglich ist. Der Koordinator/die Koordinatorin sollte in seinem/ihrer spezifischen Auftrag von allen relevanten Stellen unterstützt werden und sich zu 100 % dem Thema Aktive Mobilität widmen. Wichtige Voraussetzungen für den Koordinator/die Koordinatorin sind: Enthusiasmus und Fachwissen zum Thema Radfahren/Zufußgehen, ausgeprägte kommunikative und koordinative Fähigkeiten sowie Vertrautheit mit den Organisationen und Abteilungen des Landes NÖ, die sich mit dem Thema Aktive Mobilität befassen. Der Koordinator/die Koordinatorin spielt eine unterstützende und ermöglichende Rolle in der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Mit neuen Mitteln und Instrumenten der Förderung von Aktiver Mobilität werden auf all diese Stellen neue Herausforderungen zukommen. Hierfür werden ausreichende Ressourcen für Planung, Beratung und Bewusstseinsbildung bereitgestellt.

Wettbewerbe und Incentivierung zur Förderung der Aktiven Mobilität

Immer dort, wo viele Leute an einem Ort wohnen und Ortskerne eine hohe Nutzungsvielfalt mit vielen Zielpunkten aufweisen, ist das Potenzial für Aktive Mobilität allgemein und für das Zufußgehen im Speziellen besonders groß. Ein attraktives Umfeld fürs Radfahren und Zufußgehen ist ein fundamentaler Baustein zur Belebung der Ortszentren.

Daher sieht das Land Niederösterreich Maßnahmen zur Attraktivierung von potenzialstarken Ortskernen vor. Die Gemeinden sollen in ihren Bemühungen, ein passendes Umfeld für Aktive Mobilität zu schaffen, noch besser unterstützt werden. Dazu soll in einem ersten Schritt die Qualität der Möglichkeiten, sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad in größeren Städten Niederösterreichs zu bewegen, bewertet und verglichen werden. Die Bewertung soll sowohl die Infrastruktur als auch die von den Städten gesetzten bewusstseinsbildenden Maßnahmen umfassen und vorerst in den Bezirkshauptstädten sowie sonstigen Städten mit über 10.000 EinwohnerInnen durchgeführt werden.

Die Qualität der Möglichkeiten, sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewegen, erfolgt in drei Phasen: Recherche (1), Analyse inkl. Begehung/Befahrung vor Ort (2), Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen und Feedback an die Gemeinden (3).

Die Recherchephase dient dazu, die wesentlichsten Daten und Informationen zu identifizieren und für die Analyse aufzubereiten. Die notwendigen Informationen werden anhand eines Anforderungskatalogs in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Gemeinden ermittelt. Im Rahmen von regelmäßigen Lokalaugenscheinen verschaffen sich ExpertInnen einen Eindruck hinsichtlich der Rad- und Fußgängertauglichkeit sowie der begleitenden bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Förderung der Aktiven Mobilität in einer Gemeinde.

Die Bewertung erfolgt anhand eines vorgegebenen, gewichteten Punkteschemas und wird um Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation angereichert. Gute Beispiele, die im Zuge der Analyse und Bewertung identifiziert werden, sollen allen Städten zugänglich gemacht und Städte mit Vorbildwirkung sollen ausgezeichnet und sichtbar gemacht werden.

Fachübergreifende Berücksichtigung der Aktiven Mobilität

Kurze, direkte Wege sind eines der besten Mittel, um das Zufußgehen und Radfahren zu fördern. Ein Umfeld, das die Verkehrsplanung nicht allein schaffen kann. Raumordnungsentscheidungen haben wesentlichen Einfluss auf die Länge der notwendigen Wege der Menschen oder auch den zur Verfügung stehenden Raum für die Aktive Mobilität.

Die Stärkung der Ortskerne, mit derzeit vielen Initiativen in der Raumordnung und Wohnbauförderung, leistet einen großen Beitrag zu einem Umfeld, in dem man gerne zu Fuß geht und Rad fährt. Aber nicht nur hier sollte die Aktive Mobilität mitgedacht werden, sondern bei allen raumrelevanten Entscheidungen. Eine Konsultation des Koordinators/der Koordinatorin für Aktive Mobilität soll in allen Planungsprozessen mit Raumbezug verankert werden. Die Aktive Mobilität soll zudem in den jeweiligen Fachmaterien (mehr) Berück-

sichtigung finden. Die Verpflichtung zur Errichtung von Radabstellplätzen inklusive der Vorgabe von Qualitätsanforderungen in der NÖ Bauordnung bzw. NÖ Bautechnikverordnung sind hier positives Vorbild. Auch im Raumordnungsgesetz soll die Aktive Mobilität verstärkt Eingang finden – etwa als explizites Ziel der örtlichen Raumordnung, in Form direkter Durchwegungen für Fuß- und Radverkehr in Neubaugebieten oder durch Berücksichtigung ausreichender Breiten für Fuß- und Radinfrastruktur bei Festlegung der Straßenfluchtlinien.

Der Gedanke der Förderung Aktiver Mobilität soll hierbei aber keineswegs auf den Raumordnungsbereich beschränkt bleiben, sondern auch in anderen Fachbereichen aufgegriffen werden – etwa im Bereich der Gesundheitsförderung. Bereichsübergreifende Initiativen hierzu sollen konzipiert werden.

7 Stete Verbesserung

7.1 ZIELBEITRAG DER MASSNAHMEN

Für alle Maßnahmen(-pakete) dieser Strategie wurde abgeschätzt, welchen Beitrag diese zur Erreichung der gesetzten Ziele leisten können.

Folgende Anzahl an Maßnahmen(-paketen) leistet jeweils einen mittleren oder hohen Beitrag zur Zielerreichung:

1. Vorrang auf kurzen Wegen – **15 Maßnahmen(-pakete)** ✓
2. Die clevere Alternative für mittellange Wege – **9 Maßnahmen(-pakete)** ✓
3. „Team Umweltverbund“, die ideale Kombination für längere Wege – **10 Maßnahmen(-pakete)** ✓
4. Die Vorzüge (er-)kennen – **11 Maßnahmen(-pakete)** ✓
5. Die Aktive Mobilität steht auf einem starken Fundament – **8 Maßnahmen(-pakete)** ✓

Bei Umsetzung der Maßnahmen bestehen somit beste Voraussetzungen, die gesteckten Ziele zu erreichen. Ob dies in allen Bereichen sofort gelingt oder es Bedarf an Nachbesserung gibt, wird die laufende Erfolgsmessung zeigen.

Exkurs evidenzbasierte Maßnahmenevaluierung - Katharina Gangl (Insight Austria)

Durch eine evidenzbasierte Umsetzung von Maßnahmen kann sichergestellt werden, dass Maßnahmen vor ihrem großflächigen Einsatz durch empirische Studien vorbereitet und schließlich in Feldexperimenten auf ihre Effektivität hin überprüft werden. Dies trifft insbesondere für die Einführung von digitalen Informations- und Kommunikationsangeboten zu.

Vorbereitende empirische Untersuchungen – wie auch im Rahmen der Strategieerstellung durch umfassende qualitative

Tiefenanalysen und repräsentative Umfragen geschehen – sind essenziell, weil dadurch Verhaltensbarrieren und Verhaltenstreiber auf nachvollziehbare Art und Weise identifiziert werden, die dann in der Gestaltung passender Maßnahmen berücksichtigt werden können.

Feldexperimente zeichnen sich durch drei wichtige Vorteile aus:

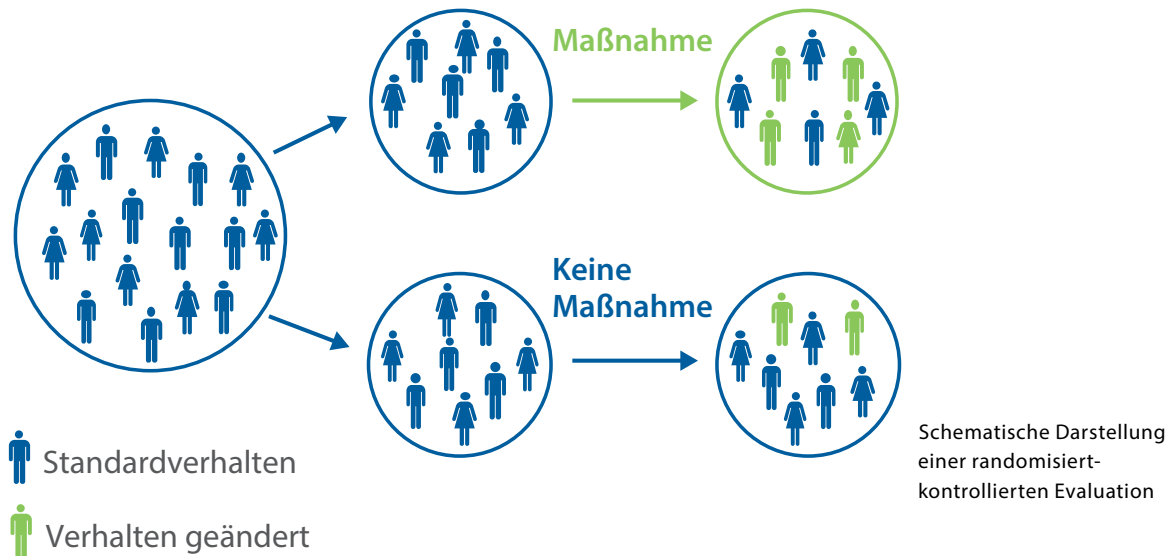
1. **Kausaler Wirkungsnachweis:** Die Effektivität einer oder mehrerer Maßnahmen kann dargestellt und verglichen werden, sodass eine optimale Auswahl getroffen werden kann.
2. **Sparen von Ressourcen:** Durch das Vorab-Testen mit einer Stichprobe in „kleinem Rahmen“ können großflächige Investitionen in unwirksame Maßnahmen frühzeitig verhindert werden.
3. **Echtes Verhalten:** Im Gegensatz zu Umfragen oder Laborstudien wird das echte, tatsächliche Verhalten der Teilnehmenden beobachtet, das garantiert Validität.

Dadurch liefern Feldexperimente wissenschaftlich fundierte und damit überzeugende Argumente für die Entscheidungsträger.

Die Abbildung auf Seite 44 veranschaulicht die grundsätzliche Struktur eines Experiments. Zunächst werden die Teilnehmenden zufällig der Kontrollgruppe (keine Maßnahme) oder der Maßnahmengruppe zugeteilt. Dies ist zentral, weil nur durch eine zufällige Zuordnung garantiert werden kann, dass etwaige externe Einflussfaktoren, die sich (unbeobachtbar) auf eine Verhaltensänderung auswirken könnten, gleichmäßig in beiden Gruppen vorhanden sind und es somit zu keiner einseitigen Verzerrung der Ergebnisse kommen kann. Die Einteilung in Kontroll- und Maßnahmengruppe orientiert sich an medizinischen Studien, bei denen Placebo und Wirkstoff

gegeneinander getestet werden. Um feststellen zu können, ob eine Maßnahme auch zu einer langfristigen Verhaltensänderung führt, wird die zu verändernde Zielgröße, bspw.

zurückgelegte Wege mit dem Rad im Vergleich zu zurückgelegten Wegen mit dem Auto, zu mehreren Zeitpunkten erfasst (mindestens vor und nach der Intervention).



7.2 ERFOLGSMESSUNG

Am Weg zu mehr Zufußgehen und Radfahren in Niederösterreich wird an vielen Schrauben gedreht. Gehen aber alle Entwicklungen in die richtige Richtung oder muss da und dort nachgebessert werden? Um diese Frage beantworten zu können, braucht es erstens eindeutige und messbare Zielvorgaben (sowie bei Indikatoren, die eine relative Veränderung beinhalten, auch die Kenntnis über die Ausgangslage) und zweitens eine Erhebung und Analyse der Fortschritte.

Ausgangslage und Zielwerte

Als übergeordneter Indikator wird eine Verdoppelung der Wege in der Aktiven Mobilität (auch in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr) bis 2030 definiert, die anderen Indikatoren werden jeweils einem der gesetzten Ziele zugeordnet:

Ziel	Indikator	Zielwert	Ausgangslage
Übergeordnetes Ziel	Wegeanzahl (Hauptverkehrsmittel Rad + Kombination Rad + Öffentlicher Verkehr)	Verdoppelung bis 2030	1,106 Mio. Wege pro Werktag (Mobilitätshebung 2018)
Ziel 1: Vorrang auf kurzen Wegen	Anzahl der Maßnahmenkonzepte für Radverkehrsinfrastruktur (ländliche Erschließung)	10 Gemeinden jährlich	(neu)
	Bewertung von Städten im Rahmen eines Wettbewerbs ¹⁾	10 pro Jahr	(neu)
Ziel 2: Die clevere Alternative für mittellange Wege	Länge geschaffener Radschnellwege	200 km bis 2030	(neu)
	Anzahl der Maßnahmenkonzepte für Radverkehrsinfrastruktur (Rad-Basisnetz-Projekte)	alle Radbasisnetze bis 2030	(neu – Weiterentwicklung der ehem. Radgrundnetze)
Ziel 3: „Team Umweltverbund“ für längere Wege	Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	7.000 zusätzliche Stellplätze bis 2025	23.200 Stellplätze
	Auslastung Bike&Ride	+ 50 % abgestellte Fahrräder bis 2030	zu erheben
	Verleihvorgänge nextbike	Verdoppelung bis 2030	65.200 (2018)
	Bahnhöfe mit Radgarage oder Radboxen	Ausstattung aller Bahnhöfe >2.000 tägliche EinsteigerInnen bis 2030	2
	durchgeführte Umfeldanalysen	5 pro Jahr	(neu)
Ziel 4: Die Vorzüge (er-)kennen	Teilnahme an „Niederösterreich radelt“	deutliche jährliche Steigerung der Teilnehmer- und Kilometerzahl	3.000 Teilnehmende/1,4 Mio. aufgezeichnete Kilometer (2019 – Stand 5. 11.)
	Imagekampagne	durchgeführte, breit angelegte Imagekampagne	
	abgeschlossene klima-aktiv-Partnerschaften mit Betrieben, Gemeinden und Schulen aus NÖ	15 pro Jahr	(neu)
Ziel 5: Die Aktive Mobilität steht auf einem starken Fundament	Radverkehrsausgaben in NÖ (Bund/Land/Gemeinden)	Vervielfachung der Investitionen, Optimierung der Landes- und Bundesförderungen	3 Millionen pro Jahr
	Bündelung der Personalressourcen für Aktive Mobilität	Gründung einer neuen Agentur für Aktive Mobilität	(neu)

1) Der Wettbewerb bezieht sich auf die, auf Seite 41 beschriebenen, Maßnahmen „Wettbewerbe und Incentivierung“ zur Schaffung von Anreizen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Aktive Mobilität.

Fortschrittsberichte

Regelmäßige Berichte werden die Fortschritte am Weg zu mehr Aktiver Mobilität dokumentieren und Abweichungen vom Zielerreichungspfad aufzeigen.

Hierfür werden bereits regelmäßig durchgeführte Erhebungen zusammengeführt und für ein vollständiges Bild mit zusätzlichen Daten ergänzt. Inhalte sind dabei unter anderem:

- **Mobilitätserhebung Niederösterreich** (Intervall: alle 5 Jahre) – unter Beibehaltung der bestehenden Erhebungsmethodik soll ergänzend mehr Kenntnis über die kombinierten Wege von Aktiver Mobilität und Öffentlichem Verkehr erlangt werden (Anzahl der Wege, Länge der Wege).
- **Bike&Ride-Erhebung** mit Auslastung, Ausstattung und Zustand der Anlage (Intervall: jährlich)
- **Leistungsbilanz Radförderung Neu** mit ausgezahlter Fördersumme, Kilometer errichteter Infrastruktur etc. (Intervall: jährlich)
- zumindest eine **Zählstelle an jedem der neuen Radschnellwege** (jährliche Datenauswertung)
- **Evaluierungsbericht nextbike** (Intervall: jährlich – erfolgt bereits derzeit)
- **Leistungsbericht** zum Themenbereich **Information und Kooperation** mit Angaben zu durchgeführten Veranstaltungen, Anzahl der Teilnehmenden, Anzahl durchgeführter Gemeindeberatungen, Anzahl der Partnerbetriebe etc.

7.3 EVALUIERUNG UND FORTSCHRIBUNG

Im Mobilitätsbereich findet derzeit ein sehr dynamischer Wandel statt. Die Rahmenbedingungen und übergeordneten Zielvorgaben können schon in wenigen Jahren deutliche Veränderungen erfahren haben. Daher kommt der Evaluierung der gesetzten Ziele und durchgeführten Maßnahmen eine noch höhere Bedeutung zu als in früheren Jahren.

Deswegen wird diese Strategie spätestens in **5 Jahren** im Hinblick auf ihre Aktualität, Relevanz und Treffsicherheit evaluiert und fortgeschrieben.

Treten in den Fortschrittsberichten deutliche Abweichungen vom Zielerreichungspfad zu Tage, ist die Fortschreibung entsprechend vorzuziehen.

Begrifflichkeiten zur Aktiven Mobilität

Alltagsradverkehr

„Der Weg ist die Strecke zum Ziel“ – zielorientierter Radverkehr, wie Fahrten zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkauf, zu Erledigungen, aber ebenso Fahrten zu Zielen der Freizeitgestaltung

Begegnungszone

Eine Verkehrsfläche, auf der sich alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt bewegen können

Bike&Ride

Anlage zum Abstellen von Fahrrädern an Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs

DTV

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

E-Bike

Fahrrad mit unterstützendem Elektroantrieb; synonym verwendet für Elektrofahrrad und Pedelec

E-Scooter

Gem. StVO E-Kleintretroller mit nicht mehr als 600 Watt Leistung und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h

ENU

Energie- und Umweltagentur des Landes Niederösterreich

Erste und letzte Meile

Der Weg vom Ausgangsort zur nächsten Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs bzw. der Weg von der Haltestelle zum Zielpunkt

Fahrradabstellanlage

Die gesamte Anlage zum Fahrradparken, bestehend aus unterschiedlichen Elementen wie Fahrradständern, Überdachung, Rampen oder Beleuchtung

Fahrradbox

Witterungs-, diebstahls- und vandalismussichere Abstellmöglichkeit, oftmals für 1 bis 2 Fahrräder und in der Regel an DauernutzerInnen vermietet

Fahrradständer

Eine Vorrichtung (z. B. Bügel), die dazu dient, Fahrräder zu halten und sie vor Umkippen sowie Diebstahl zu schützen

Fahrradstellplatz

Der Stellplatz für ein Fahrrad (Teil einer →Fahrradabstellanlage)

Fahrradstraße

Eine Straße, die mit Ausnahme des Zu- und Abfahrens dem Fahrradverkehr vorbehalten ist

Free-floating

Verleihangebote ohne fixe Verleihstationen. Standort ist der Endpunkt des letzten Verleihvorgangs und wird mittels Handy-App gefunden.

Freizeitradverkehr

„Der Weg ist das Ziel“ – wegorientierter Radverkehr; die Fahrt selbst dient der Freizeitgestaltung; Erlebnis- und Erholungswert stehen im Vordergrund.

Fußgängerzone

Straßenabschnitte/Gebiete, die dem Fußgängerverkehr vorbehalten sind

Gehsteig

Für den Fußgängerverkehr bestimmter und von der Fahrbahn abgegrenzter (Randstein, Bodenmarkierung) Teil der Straße

Geh- und Radweg

Für Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg – mit oder ohne Benutzungspflicht

Gehweg

Für den Fußgängerverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg

Geschützter Radstreifen

Durch Poller oder vergleichbare Maßnahme vom MIV getrennter Radfahrstreifen

GIP

Graphenintegrations-Plattform – öffentlicher, digitaler, multimodaler Verkehrsgraph für ganz Österreich

Individualverkehr (IV)

Im Individualverkehr wird ein individuell zur Verfügung stehendes Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, Motorrad etc.) weitgehend frei bezüglich Zeit und Weg genutzt.

Mehrzweckstreifen

Radfahrstreifen oder Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die RadfahrerInnen von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist

Mikro-ÖV

Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote als Ergänzung zum öffentlichen Linienverkehr

Mischprinzip

Führung von RadfahrerInnen gemeinsam mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen (MIV und/oder FußgängerInnen)

MIV

Abkürzung für „motorisierter Individualverkehr“ (z. B. PKW, Motorrad)

Mobilitätsmanagement

Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zugunsten eines effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs durch Information, Beratung und Bewusstseinsbildung

Modal Split

Anteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen

Multimodale Wege

Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg

nextbike

Ein automatisches Radverleihsystem mit Verleihstationen in mehreren Gemeinden Niederösterreichs

NMV

Nicht motorisierter Verkehr (zu Fuß, Fahrrad etc.)

NÖ Landes-Radweg

Künftige hochrangige Radinfrastruktur mit besonderen Ausbaustandards entlang potenzialstarker Strecken mittlerer Distanz

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Jener Verkehr, der für jede Nutzerin und jeden Nutzer öffentlich zugänglich ist; in konkretem Fall insbesondere die öffentliche Personenbeförderung mit Bus und Bahn

Park&Ride

Anlage zum Abstellen des Autos bei Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs

Pendlerin/Pendler

Person mit Arbeitsort außerhalb der Wohngemeinde

Radbox

Siehe Fahrradbox

Radfahranlage

Gem. § 2 Abs 1 Z 11b StVO ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, ein Geh- und Radweg oder eine Radfahrerüberfahrt

Radfahrstreifen

Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn

RADLand NÖ

Kampagne zur Förderung des Radverkehrs in NÖ durch Information und Bewusstseinsbildung (durchgeführt durch die ENU)

Radlgrundnetz/Rad-Basisnetz

Plan für ein regionales Radroutennetz für den Alltagsradverkehr, der gemeinsam zwischen den jeweiligen Gemeinden und dem Land Niederösterreich erarbeitet wird

Radroute

Ein ausgeschilderter und für den Radverkehr empfohlener Teil des Wege- und Straßennetzes, der aus verschiedenen Radfahranlagen bestehen kann

Radverkehrsanlage

Gem. RVS 03.02.13 ein für den Radverkehr bestimmter Weg oder Straßenabschnitt; neben Radfahranlagen umfasst dieser Begriff auch Straßen, Wege und Sonderfahrstreifen mit allgemeinem oder speziellem Fahrverbot, auf denen der Radverkehr zugelassen ist.

Radweg

Für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg mit oder ohne Benutzungspflicht

RVS

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

Schutzweg

Durch Längsstreifen („Zebrastreifen“) gekennzeichnete, für die Querung der Fahrbahn durch FußgängerInnen bestimmter Fahrbahnteil

StVO

Straßenverkehrsordnung

Trennprinzip

Von anderen VerkehrsteilnehmerInnen (MIV, FußgängerInnen) getrennte Führung des Radverkehrs

Umweltverbund

Überbegriff für die nachhaltigen Mobilitätsformen Zufußgehen, Radfahren und Öffentlicher Verkehr

Wegekette

Mehrere aufeinanderfolgende Wege, ohne zwischenzeitlich zum Ausgangspunkt zurückzukehren

Wohnstraße

Eine für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße. In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn, das Spielen und das Radfahren gestattet.

Zeitkarte

Fahrkarte zur Nutzung des Öffentlichen Verkehrs über einen gewissen Zeitraum (Wochenkarte, Monatskarte, Jahreskarte)

Schriftenreihe

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- | | |
|---|---|
| Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990) | Heft 27: „Hast du einen Plan?“ – Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011) |
| Heft 2: Park & Ride (September 1990) | Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues (März 2011) |
| Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002) | Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012) |
| Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991) | Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012) |
| Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991) | Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013–2023 (August 2013) |
| Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991) | Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich Prognose von Angebot und Nachfrage (Juni 2014) |
| Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991) | Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden (September 2014) |
| Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991) | Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden, Neuauflage (Februar 2021) |
| Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991) | Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern (September 2015) |
| Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Dezember 1991) | Heft 35: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2013/2014 |
| Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992) | Heft 36: Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden |
| Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992) | Heft 37: Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden – Wegweiser (Jänner 2021) |
| Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993) | Heft 38: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018 |
| Heft 10: Güterverkehr (April 1994) | Heft 39: Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes – ein Leitfaden (August 2020) |
| Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995) | Heft 40: Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich
Fit in die Zukunft – Fit für die Zukunft |
| Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996) | |
| Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996) | |
| Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996) | |
| Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998) – 10 Jahre Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Oktober 2001) | |
| Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002) | |
| Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002) | |
| Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002) | |
| Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003) | |
| Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003) | |
| Heft 21: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005) | |
| Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005) | |
| Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007) | |
| Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007) | |
| Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich – Rückblick und Ausblick (April 2007) | |
| Heft 26: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009) | |

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7, Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005-14971 oder herunterladbar auf www.no.e.gv.at/publikationen-verkehr

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 (0)2742 9005-14971
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Internet: www.noe.gv.at