

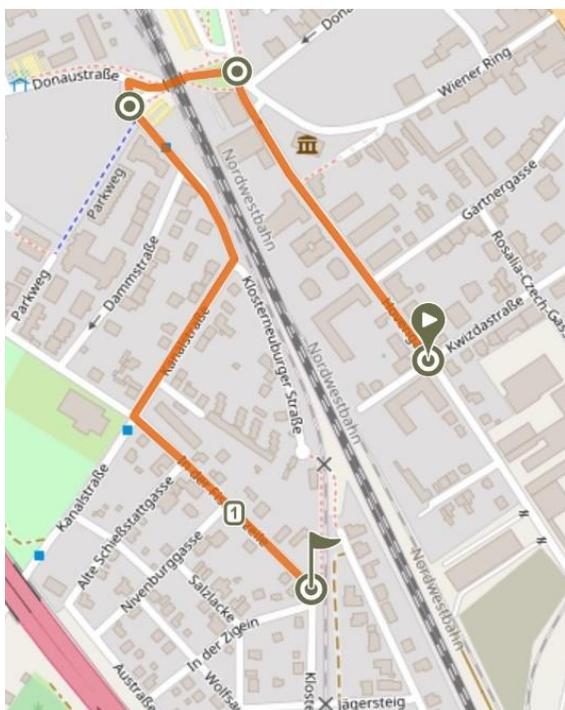
Korneuburg, die Stadt der kurzen Wege. Den Anteil der zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegten Wege, von derzeit 18% bzw 16%, möchte man verdoppeln, so steht es zumindest im vom Korneuburger Gemeinderat beschlossenen Masterplan<sup>1)</sup>. Doch zielen die derzeitigen Handlungen überhaupt auf eine Anhebung ab?

## Die vergessene Bahnquerung

Im Frühjahr 2015 wurde der Bahnübergang in der Kwizdastraße aufgelassen. Der mediale Aufschrei war von relativ kurzer Dauer, die BenutzerInnen mussten es schlucken. Bis heute sind leider keine realen Absichten erkennbar, an dieser Stelle die beiden nun getrennten Stadtteile mit einer Unterführung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wieder miteinander zu verbinden.



Der Weg von der Kwizdastraße in die Fischerzeile verlängern sich dadurch um rund 800 m und es liegt auf der Hand, dass nun vermehrt das Auto verwendet wird, weil der Weg zum



Kindergarten oder zum Einkaufen plötzlich unattraktiv lange ist. Und das führt direkt zum nächsten Problem, da man mit dem Auto durchs Viadukt in der Donaustraße muss, eine Stelle, die als eng und unübersichtlich empfunden wird. Es ist also zu befürchten, dass das Geld, das für die fehlende Unterführung notwendig wäre, womöglich in den Versuch einer Sanierung des Viadukts fließen könnte. Die Situation der Zufußgehenden und Radfahrenden wird sich dort aber kaum verbessern lassen.

Links: Momentane Wegstrecke von der Kwizdastraße in die Fischerzeile. Das Navigations-App Naviki berechnet den Weg mit 1,1 km. Führt dies dazu, dass BewohnerInnen vermehrt mit dem Auto unterwegs sind, entstehen für die Stadt hohe Folgekosten, wenn die PKW-Infrastruktur ausgebaut werden muss. Bildquelle: Naviki.org

1) Im Jahr 2015 wurde in Korneuburg eine umfangreiche Mobilitätsenerhebung durchgeführt. Im Zuge jener wurde folgende Verkehrsmittelwahl (Modal Split) für die KorneuburgerInnen erhoben (Teil 2, Seite 34): 18,2% zu Fuß, 15,5% Rad, 16,6% öffentliche Verkehrsmittel, 41,0% Kfz FahrerIn, 8,4% MitfahrerIn, 0,3% Anderes. Quelle: Korneuburg - Mobilitätsenerhebung 2015; Teil 2; Rosinak & Partner ZT GmbH: <http://www.korneuburg.gv.at/Bus-Umfrage>



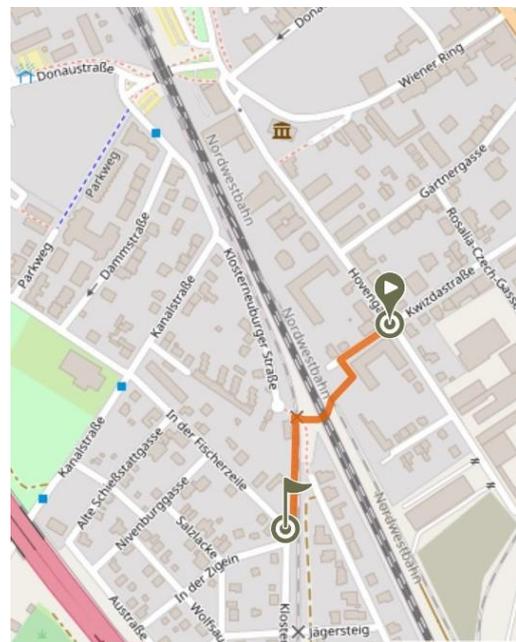
Das Viadukt in der Donaustadt: zu Fuß, per Rad und mit dem Auto wird es rege genutzt. Seit der Schließung des Bahnüberganges in der Kwizdastraße von dessen NutzerInnen zusätzlich. Der Ruf nach teuren Umbauten im Bereich des Viadukts wird laut, eine Verbesserung für die Gehenden und Radelnden ist dadurch leider nicht zu erwarten.

### Die Gemeinde spart viel Platz und somit Geld, wenn die BewohnerInnen gehen und radeln

Verbindet man diese beiden Stadtteile nicht, erspart man sich das Geld deswegen auch nicht. Denn, fahren vermehrt die BewohnerInnen des südlich der Bahn gelegenen Stadtteils mit dem Auto, steht man vor dem Problem, dass die AutofahrerInnen bald mehr Parkplätze bei den Geschäften, im Stadtzentrum, beim Kindergarten etc. fordern werden. Und wenn man nachrechnet, wie teuer die Vorhaltung von jedem neuen Parkplatz in der ohnedies engen Altstadt ist, kommt dies der Stadt keinesfalls billig.

In manchen Sitzungen des Arbeitskreises Mobilität der Stadterneuerung wurde sogar angeregt, durch das Wohnhaus Wiener Straße 20 (Musikfreundesaal) eine Fußgängergalerie zu bauen, um anstelle des derzeitigen Gehsteiges

Wie man hört, würde eine Fuß- und Radunterführung in der Kwizdastraße 700.000 € kosten. Durch Förderungen würden die Kosten für die Stadt entsprechend geringer ausfallen. Das ist natürlich trotzdem eine Menge Geld, doch erscheint es bei näherem Hinsehen sehr zweckmäßig investiert zu sein. Es würde mit einem Schlag zwei Stadtteile um bis zu 800 m näher bringen, die Geschäfte in der Wiener Straße (Penny, Lidl und bald auch Merkur) wären aus dem donauseitigen Stadtteil plötzlich in Geh- und Raddistanz! Umgekehrt rückt der Kindergarten für BewohnerInnen des Grätzels Kwizdastraße um dieses große Stück näher.



Die Wegstrecke über den ehemaligen Bahnübergang berechnet Naviki mit 0,3 km, also um 800 m kürzer als mit dem Umweg durchs Viadukt. Eine Bahnunterführung würde das Viadukt von Autofahrten entlasten und die beiden Stadtteile deutlich näher bringen. Zu Fuß und mit dem Rad wären viele Ziele im Alltag leichter erreichbar. Bildquelle: Naviki.org

zusätzlich eine Rechtsabbiegespur bauen zu können. Wäre dies zeitgemäß und zukunftsorientiert? Oder gar im Einklang mit dem mühsam erarbeiteten Masterplan der Stadt? Wohl eindeutig nicht!

### Attraktiver Weg für die 500 MitarbeiterInnen in der neuen RWA-Zentrale zum Donauradweg

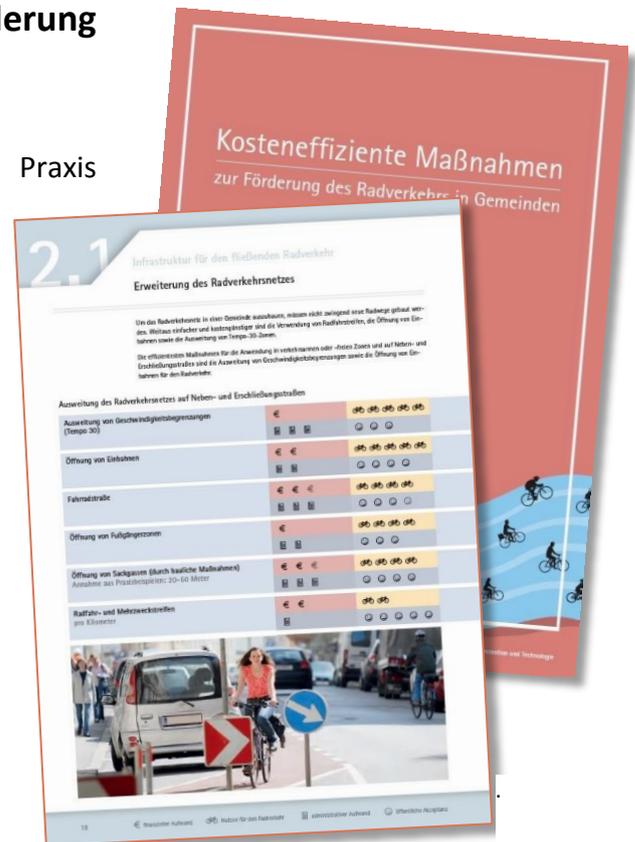
Selten kann man mit nur einem einzigen Schlag die Wege innerhalb einer Stadt tatsächlich so effektiv verkürzen, wie mit einer Verbindung zwischen der Kwizdastraße und der Fischerzeile. Relevant ist dies auch für jene, der zukünftigen 500 RWA-MitarbeiterInnen, die mit dem Rad aus Wien zu ihrem Arbeitsplatz pendeln wollen, die dadurch eine attraktive Verbindung zum Donauradweg vorfinden würden. Das Schlagwort der Stadt der kurzen Wege hätte hier seine volle Berechtigung.

### Gelder effektiv einsetzen: Neue Publikation des Verkehrsministeriums: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden

Gemeindekassen sind selten übervoll, in der Praxis können die gewünschten Projekte nur nach und nach, dann nur in abgespeckter Version und oft auch gar nicht realisiert werden. Umso wichtiger ist es, dass die investierten Mittel auch effizient das bewirken, wofür sie vorgesehen sind.

Gerade beim Radverkehr ist es so, dass in vielen Fällen zum Bau eines „echten“ Radweges kostengünstigere und oft auch zweckmäßigere Alternativen bestehen. Dies eröffnet die Möglichkeit, mit den vorhandenen Mitteln weit geräumiger die Radinfrastruktur zu verbessern und zu vernetzen.

Dieser Themenkreis wird nun vom Verkehrsministerium aufgegriffen. Zahlreiche Varianten werden vorgestellt und hinsichtlich der Kriterien Kosten, Verwaltungsaufwand, Akzeptanz und Radverkehrsförderung bewertet.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Inn und Technologie – BMVIT (2017): *Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden*; Wien

Die gesamte Publikation kann unter folgendem Link heruntergeladen werden:

[https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss\\_radverkehr/downloads/radverkehrsfoerderung.pdf](https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/radverkehrsfoerderung.pdf)

## Mit dem Rad von Ljubljana nach Udine, Abstecher inklusive

Die Reise führte uns von Ljubljana nach Udine. Anfang und Ende der Reise waren nicht zufällig gewählt, beides sind Städte, die von Wien aus gut mit der Bahn tagsüber erreichbar sind. Abseits der direkten Route besuchten wir zahlreiche Orte und Naturräume.

Unsere Route im Überblick:

1. Ljubljana, 2. Bled, 3. Ukanc am Wocheinersee, 4. Mojstrana, 5. Lago di Fusine, 6. Tarvis, 7. Pontebba, 8. Venzone, 9. Gemona, 10. Cividale del Friuli, 11. Cormons, 12. Aquileia, 13. Grado, 14. Gorizia/Nova Gorica, 15. Palmanova, 16. Udine

Von Mojstrana(4) bis Moggio ( ca. 10 km vor Venzone(8)) verläuft die Route über besonders gut ausgebaute Bahntrassenradwege, dieser Abschnitt verläuft durch zahlreiche Tunnels und über Brücken und ist für sich ein einzigartiges Raderlebnis inmitten der steilen Talflanken der südlichen Kalkalpen.

In der friulanischen Tiefebene und in Slowenien ist die Wegequalität hingegen höchst unterschiedlich.



### Start in Ljubljana

Der Eurocityzug von Wien nach Ljubljana führt einen Halbgepäckwagen mit, sodass sich die Radmitnahme unkompliziert gestaltet (Reservierungspflicht!). Nach ca. 6 Stunden Bahnfahrt erreicht man die slowenische Hauptstadt, dessen Zentrum am Fuße des Burgberges zum Flanieren einlädt. Zahlreiche Jugendstilbauten des Otto Wagner Schülers Josef Plecniks prägen das Stadtbild, in dem auch viel geradelt wird.



Zentrum von Ljubljana mit seinen berühmten drei Brücken über die Ljubljanica

### Von Ljubljana nach Bled

In Slowenien gibt es Hauptradrouten, die auch durchgängig beschildert sind. In Richtung Jesenice/Bled folgt man der Route D2. Sie verläuft im Stadtgebiet Ljubljanas seitlich einer großen Ausfallsstraße, später führt sie über meist schwach befahrene Landstraßen, immer wieder sind



Auf dem Weg von Ljubljana nach Bled radelt man direkt auf die Kalkalpen zu, die langsam näher kommen.



Sehr touristisch vereinnahmt: Bled mit der Insel Blejski Otok



Der Wocheinersee am Fuße des Triglavmassivs: Idylle pur!



Nur wenige Kilometer nach dem sehr touristischen Bled radelt man durch kaum berührte Natur des Triglav-Nationalparks.



Die Bahnstrecke von Jesenice nach Tarvis wurde bereits in den 60er Jahren stillgelegt. Heute dient die Trasse zwischen Mojstrana und Tarvis als Radweg. Die Steigungen sind dadurch äußerst moderat, das Radeln dementsprechend komfortabel. Zahlreiche ehemalige Eisenbahnbrücken sind noch vorhanden und können beradelt werden.

kleinere Steigungen zu überwinden. Die Alpen kommen sukzessive näher. Bled liegt sehr malerisch, von Bergen umrahmt, die Insel Blejski Otok mit ihrer Kirche ist vielfach auf den Covers der Touristenprospekte zu finden.

### In die Wochein nach Ukanc

Von Bled aus ging unsere Reise weiter in die Wochein. Landschaftlich traumhaft durchfährt man das enge Tal der Sava Bohinjka (Wocheiner Save). Über weite Strecken gibt es jedoch keine Alternative zur Hauptstraße, sodass man ständig von Wohnmobilen und unzähligen anderen PKWs aller Nationen überholt wird. Wer trotzdem talaufwärts den Weg auf sich nimmt, wird letztendlich belohnt. Der Wocheinersee liegt am Talschluss, halbseitig umrahmt von steil aufragenden Felswänden. Auf den schmalen Uferebenen befinden sich einige Pensionen, Restaurants und auch ein Campingplatz. Am See selbst gibt es viele frei zugängliche Stellen, das Wasser war überraschenderweise nicht so kalt, wie befürchtet.

### Durch den Triglav-Nationalpark nach Mojstrana

Um nach Mojstrana im Tal der Sava Dolinka (untere Save) zu gelangen, lohnt es sich, bergauf nach Krnica und über Radovna zu radeln, ein wunderschönes Seitental. Eine kaum befahrene Landstraße führt durch den Triglav-Nationalpark. Saftige Wiesen und duftende Wälder in einer kaum besiedelten Berglandschaft erlebt man hier. Kurz vor Mojstrana geht es steil bergauf und dann wieder genauso steil bergab ins Tal der Sava Dolinka.



Radroutenbeschilderung in Slowenien

### Entlang der Sava Dolinka nach Italien

Ab Mojstrana verläuft die Route sanft ansteigend auf der alten Eisenbahntrasse der Rudolfsbahn in Richtung Tarvis. Kurz nach dem Wintersportort Kranjska Gora passiert man im Bereich des Save-Quellgebiets saftige Sumpflandschaften, ehe es bald darauf bergab in Richtung Italien geht.

## Ein Abstecher zum Lago di Fusine

Der Radweg verläuft ab der slowenisch-italienischen Grenze sanft bergab. Schon bald ergibt sich die Gelegenheit, zu den in einem südlichen Seitental liegenden Lago di Fusine zu fahren. Die Straße ist abschnittsweise sehr steil, doch das Hinauftreten lohnt sich schon nach rund einem Kilometer, wenn man den ersten der beiden Seen erreicht. Er liegt sehr malerisch, halbseitig von Wäldern und halbseitig von den Felsen der julischen Alpen umrahmt.

Zum zweiten, noch weiter taleinwärts liegenden See muss abermals eine Steigung (auch am Retourweg!) überwunden werden. Demjenigen, der Kräfte sparen mag, sei verraten, dass der erste See weitaus idyllischer liegt, als der Zweite ;) !



Am Gelände des ehemaligen Grenzbahnhofs Tarvisio Centrale treffen die Fernradwege aus Mojstrana, Villach und Udine aufeinander. Sehr frequentiert ist die Fernradroute „Ciclovía Alpe-Adria“ von Salzburg über Villach, Tarvis und Udine nach Grado.

## Durch das Kanaltal

Die Fahrt bergab durchs Kanaltal ist eindeutig das Highlight der gesamten Route. Der Weg verläuft bis Moggio, etwa 10 km vor Venzone, auf der alten Bahntrasse der Pontebbana.

Ab Tarvis führt die Trasse noch sanft bergauf. Nach wenigen Kilometern überquert man schon die Wasserscheide zwischen der Gailitz, und der Fella, die in Richtung Adria fließt.



Der Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse bei Kranjska Gora



Der Weg zu den Lago di Fusine geht zwar steil bergauf, es lohnt sich aber zumindest, zum ersten der beiden Seen zu fahren.

## Tarvis: Knotenpunkt der Radwege

Bergab geht es nun nach Tarvis. Kurz nach dem Ortsteil Tarvis-Boscoverde überquert man hoch über dem Talboden die Schlucht der Gailitz, die nach Kärnten fließt. Direkt am Beginn der Brücke gibt es einen steil abwärts führenden Wanderweg in die Schlucht. Der kleine Ausflug lohnt sich sehr!



Wo früher die Fernzüge von Wien nach Venedig unterwegs waren, darf nun geradelt werden. Dieses Viadukt überquert das Kanaltal. Die Fella nutzt meist nur einen Bruchteil der riesigen und imposanten Schotterflächen.



In der Nähe von Pontebba: Brücken und Tunnels wechseln einander in rascher Folge ab, die Trasse ist sehr erlebnisreich.



Unendlich weit wirken die Schotterlandschaften bei Carnia

Es folgt ein wahres Radel-Eldorado, stets sanft bergab geht es inmitten der imposanten Berghänge talabwärts. Zahlreiche Brücken überqueren die Seitentäler und immer wieder auch das Kanaltal selbst. Ebenso häufig verläuft der Radweg durch Tunnels, der längst von ihnen ist rund 900 m lang, sie verleihen der Strecke ein besonderes Erlebnis.

Derzeit endet der ausgebaut Radweg bei Moggio, danach wird man entlang schwach befahrener Landstraßen geführt. Das Tal weitet sich nun auf, die Fella durchfließt eine unendlich breit wirkende Schotterlandschaft, die erahnen lässt, welche Wassermassen zumindest zeitweise darin abfließen. In diesem Bereich mündet die Fella auch in den seitlich aus Westen heranfließenden Tagliamento, dem aufgrund seiner Naturbelassenheit auch „König der Alpenflüsse“ genannten Fluss. Gleichzeitig weitet sich das Tal immer mehr auf und es eröffnet sich langsam der Blick in die friulanische Tiefebene in Richtung Adria.



Die malerische Innenstadt von Venzone, die Erdbebenschäden aus dem Jahr 1976 sind heute fast vollständig beseitigt.

### Mit den Alpen im Rücken nach Venzone und Gemona

Die Region um Gemona ist stark durch die beiden Erdbeben im Jahr 1976 geprägt. Venzone wurde damals großteils zerstört. Die Innenstadt wurde unter Verwendung möglichst vieler originaler Bauteile seither größtenteils wieder aufgebaut.

Ebenso war Gemona von den Beben betroffen. Bei einem Besuch im Dom von Gemona fallen die geneigten Säulen im Inneren des Doms auf. Bewusst wurde der Dom mit den durch das Erdbeben deutlich in ihrer Lage versetzten, aber stehen gebliebenen Säulen wieder errichtet.



Der Blick zurück: die Alpen treten nun langsam in den Hintergrund

## Durch zahlreiche Weingärten in die Kleinstädte Cividale del Friuli und Cormons

Abseits der Hauptradwegroute „Ciclovia Alpe Adria“ nach Grado sind die Radwege nun eher spärlich beschriftet, wobei auch nur in den seltensten Fällen echte Radwege zur Verfügung stehen. Um Städte abseits der Hauptroute gut zu erreichen, benutzten wir das Fahrradnavigationsapp „Naviki“. Meist befährt man hier Landstraßen, manchmal wird man über Feldwege gelotst. Steigungen sind eher die Ausnahme, die Landschaft gestaltet sich leicht hügelig. So gelangt man nach Cividale del Friuli, einer äußerst sehenswerten Stadt mit einem Zentrum voller enger Gassen und hübscher Plätze.



Oben: Piazza Paolo Diacono in Cividale del Friuli

Rechts: Cividale del Friuli am Abhang des Natisone



Cormons, das Zentrum der Weinbauregion "Collio"

Weiter nach Cormons führt die Strecke durch unzählige Weingärten. Je nach Jahreszeit gibt es hier eine unendliche Vielfalt an Weintrauben am Wegrand zu verkosten.



Oben: Wer gerne Weintrauben nascht, kommt hier auf seine Rechnung. Im August säumen süße reife Weintrauben die Wege.



Links: Sanft hügelig und mit viel Grün präsentiert sich die Landschaft der Region Collio um Cormons

## Römische Hafenstadt Aquileia

Von Cormons aus erreicht man rund 10 km nördlich von Grado wieder die Hauptradroute im Bereich von Aquileia. Ausgrabungen lassen die Bedeutung der einstigen römischen Hafenstadt erahnen. Im Inneren der frühchristlichen Kirche ist ein großflächiger Mosaikboden aus dem 4. Jh. zu besichtigen.



Antike Ausgrabungen in Aquileia, der einstigen Hafenstadt der Römer



Blick auf Grado, das Radeln auf dem rund 5 km langen Damm zieht sich aber etwas dahin

## Das Meer in Sichtweite

Rund fünf Kilometer vor Grado öffnet sich der Blick auf die Lagunen. Auf einem langen Damm führt der Radweg nun direkt in die Altstadt von Grado.

In Grado gibt es eine sehr ausgeprägte Fahrradkultur. Viele Hotels verleihen Räder, es wird auffallend entspannt geradelt, was in einem Urlaubsort aber auch wenig verwundert.



In der Stadt Grado hat sich längst das Fahrrad als praktisches Verkehrsmittel durchgesetzt



## Von Grado nach Gorizia und Nova Gorica

In Grado haben wir über mehrere Tage ein Quartier bezogen. Ein Tagesausflug führte nach Görz, die heute geteilte Stadt Gorizia bzw. Nova Gorica. Von Grado ausgehend führt die Route durch ein Naturschutzgebiet im Bereich der Isonzomündung. Hier besteht auch die Möglichkeit, direkt ans Meer zu radeln. Der eigentliche Weg verläuft einige Kilometer landeinwärts über Wiesen und Felder und ist abseits der unmittelbaren Flussläufe eher monoton.



Naturschutzgebiet im Bereich der Isonzomündung

Passiert man die Industriestadt Monfalcone, wird es landschaftlich interessant, der Weg führt hinauf über die Ausläufer des Karsts. Die Wegqualität ist abschnittsweise ungewöhnlich schlecht und eher bloß für Mountainbiker zu empfehlen. Oben auf etwas mehr als 200 m über dem Meer angelangt, wird man mit einer schönen Aussicht belohnt. Einerseits über das Meer und andererseits ins slowenische Hinterland.



Überquerung der Ausläufer des Karsts: landschaftlich sehr sehenswert, die Wegequalität ist jedoch zumindest mit gewöhnlichen Trekkingrädern wegen der vielen groben Steine abschnittsweise sehr herausfordernd

Auf der italienischen Seite erreicht man Gorizia, eine sehr ausgedehnte Stadt mit weitläufigem Zentrum. Überquert man die Staatsgrenze, befindet man sich im slowenischen Nova Gorica. Mitten auf der Piazza delle Transalpina zeigen im Boden eingelassene Marken den Verlauf des einstigen Eisernen Vorhangs an.



Oben: das Castello di Gorizia thront über der Altstadt von Gorizia

Für die Rückfahrt nach Grado nahmen wir bis Cervignano den Zug, von dort aus geht es auf dem gewohnten Radweg nach Grado.

Rechts: Bodenmarke auf der Piazza delle Transalpina zeigt den Verlauf des einstigen Eisernen Vorhanges an



## Über Palmanova und Udine nach Wien

Entlang der Hauptradroute „Ciclovía Alpe Adria“ führt der Weg nordwärts über Aquileia nach Palmanova, eine durchaus bemerkenswerte Stadt. Sie punktet aber im Gegensatz zu zahlreichen anderen italienischen Kleinstädten nicht durch den Flair enger Gassen und uriger Plätze. Denn Palmanova entstand auf dem Reißbrett, exakt neuneckig. Der zentrale Platz entspricht einem regelmäßigen



Zentraler 6-eckiger Platz in Palmanova, einer am Reißbrett geplanten und mit Wehranlagen umgebenen 9-eckigen Stadt



Udine, die belebte Provinzhauptstadt war das Ende unserer Fahrradreise

Sechseck und erscheint maßlos überdimensioniert. Umgeben ist die Stadt von einer mächtigen Wehranlage. Trotzdem lohnt sich ein Besuch der Stadt.

Die Provinzhauptstadt Udine war der Schlusspunkt der Reise. Von hier aus gibt es abends einen Eurocityzug nach Wien, der auch über viel Gepäckraum für Fahrräder verfügt. Kurz vor Mitternacht erreicht man Wien.



neu ab  
1. Juni 2017

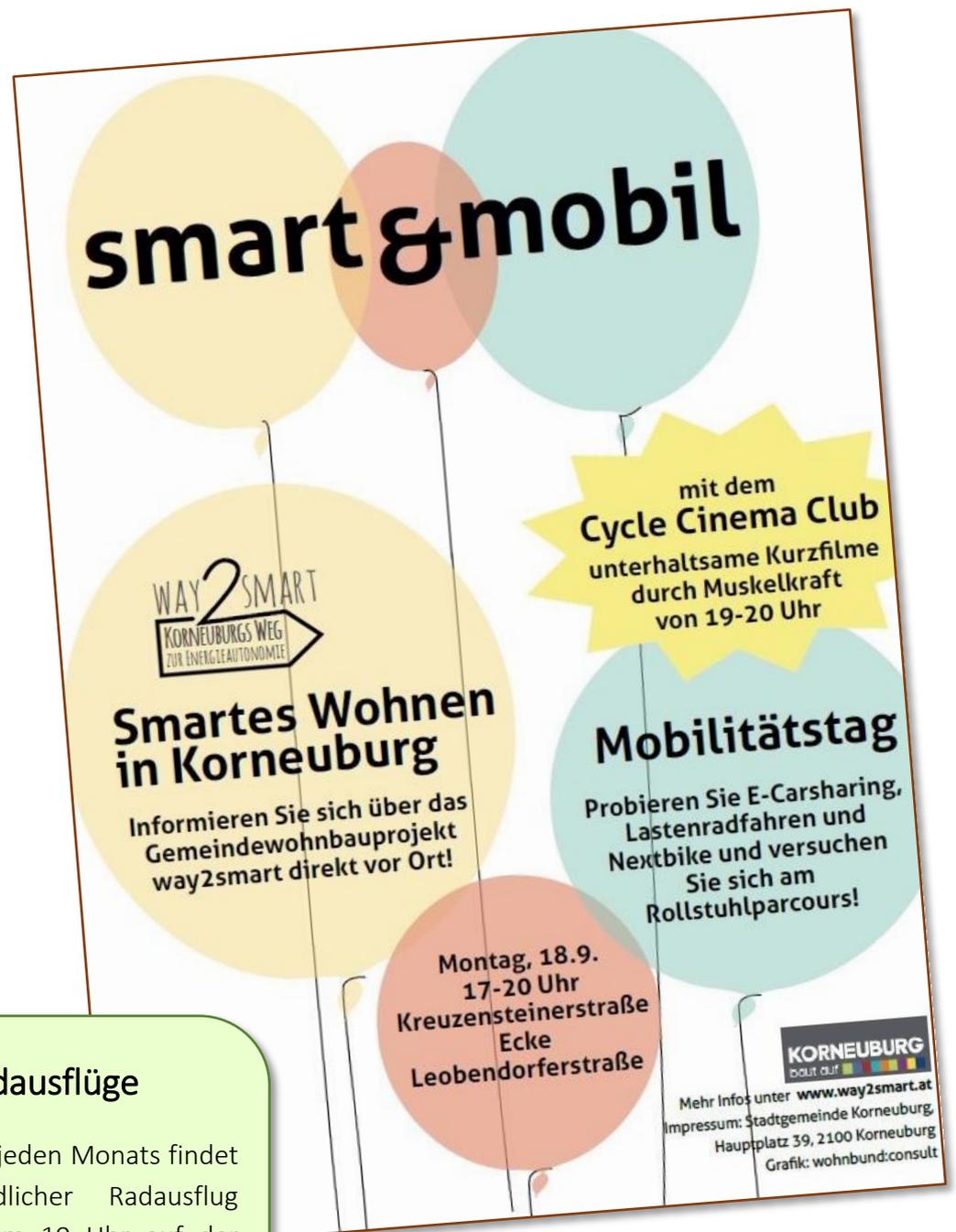
**Selbsthilfewerkstatt der  
RadschrauberInnen**

jeden Do 18 - 20 Uhr und Sa 10 - 12 Uhr

Michlfarm, Zum Scheibenstand 11, Korneuburg

korneuburg@radschrauberinnen.at

Tel: 0681-106 17 283



**smart & mobil**

mit dem  
**Cycle Cinema Club**  
unterhaltsame Kurzfilme  
durch Muskelkraft  
von 19-20 Uhr

**Way2Smart**  
KORNEUBURGS WEG  
ZUR ENERGIEAUTONOMIE

**Smartes Wohnen  
in Korneuburg**  
Informieren Sie sich über das  
Gemeindewohnbauprojekt  
way2smart direkt vor Ort!

**Mobilitätstag**  
Probieren Sie E-Carsharing,  
Lastenradfahren und  
Nextbike und versuchen  
Sie sich am  
Rollstuhlparcours!

Montag, 18.9.  
17-20 Uhr  
Kreuzensteinerstraße  
Ecke  
Leobendorferstraße

**KORNEUBURG**  
BOUT D'UIF

Mehr Infos unter [www.way2smart.at](http://www.way2smart.at)  
Impressum: Stadtgemeinde Korneuburg,  
Hauptplatz 39, 2100 Korneuburg  
Grafik: wohnbund:consult

## Michlfarm - Radausflüge

Am ersten Sonntag jeden Monats findet ein familienfreundlicher Radausflug statt. Abfahrt ist um 10 Uhr auf der Michlfarm. Wer informiert werden mag, trägt sich am besten in den Michlfarm-Newsletter ein:

<https://sites.google.com/site/gemeinschaftsfarm/home>

Tel: 0681 – 106 17 283

Wenn auch Sie uns unterstützen wollen...



**radlobby**  
NIEDERÖSTERREICH

### Mitglied werden

Mit Ihrem Mitgliedsbeitrag unterstützen Sie unser Engagement

Jahresbeitrag für ein Mitglied .....	26,- €
mit geringem Einkommen (~ORF-Gebührengrenze) .....	14,- €
Weitere Mitglieder im Haushalt ab 18 Jahren .....	14,- €
Weitere Mitglieder im Haushalt bis 18 Jahre .....	0,- €
Jahresbeitrag eines Jugendmitgliedes bis 18 Jahre ohne weitere Mitglieder im Haushalt .....	14,- €
Fördermitglieder .....	100,- €
Neumitglieder ab 1. Juli .....	16,- €
mit geringem Einkommen (~ORF-Gebührengrenze) .....	9,- €
Weitere Neumitglieder im Haushalt ab 1. Juli .....	9,- €

### Mitgliederversicherung

Rechtsschutz, Haftpflicht und Unfallversicherung

Mitgliederversicherung bis 18 Jahre .....	0,- €
bei bestehender Versicherung eines erw. Mitgl. im Haushalt .....	10,- €
Mitgliederversicherung ab 18 Jahre .....	10,- €

Infos: <http://noe.radlobby.at/mitgliederversicherung>

Bitte überweisen Sie Ihren Mitgliedsbeitrag auf das Konto:

Konto: NÖ Radlobby  
IBAN: AT90 6000 0005 1006 8181

weitere Infos unter:

<http://noe.radlobby.at/Mitgliedsanmeldung>

Gutes Radeln wünscht die  
Radlobby – Korneuburg  
08.09.2017

Die Stadtgemeinde Korneuburg hat sich, so wie auch das Land NÖ, zum Ziel gesetzt, den Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Wege zu verdoppeln. Dies verwirklicht sich jedoch nicht von selbst, sondern es braucht unterstützende Maßnahmen. Die Radlobby – Korneuburg möchte bei der Realisierung dieses Zieles mithelfen, und damit auch einen Beitrag leisten, die Lebensqualität in unserer Stadt zu erhöhen.

**Radlobby Korneuburg – für ein besseres Radfahren** – Infos im Internet unter: [noe.radlobby.at/Korneuburg](http://noe.radlobby.at/Korneuburg)  
Anmeldung zum Newsletter und allen Aussendungen der Radlobby Korneuburg: [korneuburg@radlobby.at](mailto:korneuburg@radlobby.at)