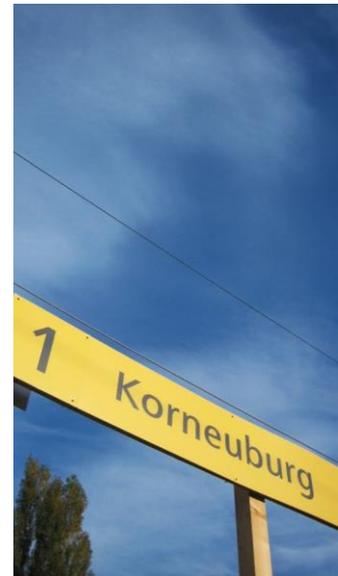


Sobald der Schuh irgendwo gedrückt hat, wurde eines eingefordert, nun liegt es vor: das Mobilitätskonzept. Einfach wie ein Kochrezept ist es natürlich nicht, aber es gibt erstmals einen strukturierten Rahmen für das Weiterentwickeln der Mobilität in Korneuburg vor und jede Maßnahme lässt sich in Zukunft vor dem Hintergrund dieses Konzeptes bewerten.



Mobilitätskonzept für Korneuburg

Im September hat es der Korneuburger Gemeinderat das Mobilitätskonzept einstimmig beschlossen. Doch was verbirgt sich dahinter, wozu leitet es an und wie ist es entstanden? Wir versuchen dies in möglichst knappen Worten darzulegen:

Ziele und Einbringung der Daten

Durch den Gemeinderat beschlossene Zielvorgaben bestanden bereits aus dem Energiekonzept, dem Stadterneuerungskonzept und dem Masterplan. Im Jahr 2015 wurde eine umfangreiche Mobilitätserhebung in Korneuburg durchgeführt, sodass eine breite Datenbasis vorhanden war. Bereiche, in denen Maßnahmen ergriffen werden können bzw. erwünscht sind, wurden auch durch die Bürgerbeteiligung im Zuge der Stadterneuerung und der Masterplanerstellung eingebracht.

Aufgabe des Mobilitätskonzeptes

Es sollen verkehrspolitische Perspektiven bis zum Jahr 2036 erstellt, Maßnahmen zur Erreichung der gesteckten Ziele beschrieben und Bewertungen bzw. Priorisierungen vorgenommen werden. Zu verschiedenen grundlegenden Planfällen sollten Modellberechnungen durchgeführt und ein Monitoringkonzept zur Evaluierung erarbeitet werden.



Das Leitbild des Mobilitätskonzeptes. Die sechs darin festgelegten Leitlinien geben die grundsätzliche Zielrichtung fest.

Quelle: Mobilitätskonzept, S. 10

Leitbild und Ziele

In enger Abstimmung mit der Politik und BürgerInnen wurde ein Leitbild mit 6 Leitlinien formuliert. Diese sind: „kompakt und attraktiv“, „effizient vernetzt“, „fair“, „sicher“,

„umweltschonend“ und „gesund“. Anschließend wurden Ziele festgesetzt, und vor dem Hintergrund der Leitlinien bewertet.

Maßnahmen (-bündel) und Handlungsfelder

In Kooperation mit Politik, Verwaltung und BürgerInnen, die im Zuge mehrerer Workshops neuerlich Gelegenheit zur Einbringung hatten, wurden Maßnahmen herausgearbeitet und insgesamt 7 Handlungsfeldern zugeordnet.

Konnex zu Leitlinien	Ziel	Indikator und angestrebte Zielrichtung*
	Stadt der kurzen Wege (Sicherstellung Nahversorgung, Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit)	▪ Fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Versorgungseinrichtungen soll verbessert werden
	Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	▪ Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (insbesondere im Zentrum) soll gesteigert werden ▪ Fuß- und Radverkehr soll attraktiver werden
	Mehr Fuß- und Radverkehr, mehr ÖV	▪ Umweltverbund-Anteil (Fuß, Rad, ÖV) am Modal Split soll steigen ▪ MIV-Anteil am Modal Split soll sinken ▪ Anteil der BahnpendlerInnen soll steigen ▪ Zahl der ÖV-Zeitkartenbesitzer soll steigen
	Verkehrsmittelverfügbarkeit, Nutzung alternativer und neuer Mobilitätsangebote	▪ Fahrrad-Verfügbarkeit soll steigen ▪ Pkw-Besitz pro Haushalt soll sinken ▪ Bekanntheit u. Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (IStmobil, Sharing-Angebote) soll steigen
	Reduktion von Energieverbrauch und Emissionen im MIV	▪ Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades ▪ Erhöhung der Anzahl der in Korneuburg zugelassenen Pkw mit Alternativ-Antrieb (Elektromobilität)
	Relative Reduktion des Kfz-Verkehrs (unter Berücksichtigung des Wachstums in Stadt und Region)	▪ Relative Reduktion des Kfz-Verkehrs (JDTV an einzelnen Straßenquerschnitten, insbesondere im Stadtzentrum) unter Berücksichtigung des Wachstums in Stadt und Region
	Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs	▪ Erhaltung der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs
	Vermeidung von Verkehrsunfällen	▪ Verkehrsunfälle mit Personenschaden sollen auf bereits niedrigem Niveau gehalten werden
	Höhere Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot	▪ Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Verkehrsangebot soll gesteigert werden (betreffend alle Verkehrsmittel: Fuß, Rad, ÖV, MIV)
	Optimierte Rahmenbedingungen	▪ Praktisches Funktionieren der Abstimmung und Kooperation mit BürgerInnen, Abteilungen und Nachbargemeinden

Überblick über die Ziele und Indikatoren
Quelle: Mobilitätskonzept, S. 13

Die einzelnen Maßnahmen wurden sodann standardisiert bewertet, wobei die Wirkung, die Kosten und die Fristigkeit im Vordergrund standen.

		Handlungsfelder						
		A	B	C	D	E	F	G
		Rahmenbedingungen, Governance und Kooperation	Verkehrsinfrastruktur	Abbau von Barrieren	Verkehrsorganisation	ÖV-Angebot	Multimodalität und alternative Mobilitätsformen	Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung
Maßnahmen	1	Partizipation u. BürgerInnenbeteiligung	Attraktivierung und Ausbau des Fußwegenetzes	Verbesserung Querungsmöglichkeiten Fuß+Rad	Neugestaltung Hauptplatz/Innenstadt	Angebotsverbesserung Bahn	Ausbau Park & Ride / Bike & Ride	Bewusstseinsbildung und Information
	2	Prozessorganisation	Ausbau des Radverkehrsnetzes	Verbindung Zentrum – Donau	Wegweisungskonzept Fuß- und Radverkehr	Buskonzept	Erichtung multimodaler Mobilitätsknoten	Schulisches Mobilitätsmanagement
	3	Interdisziplinäre Kooperation	Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen	Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr	Optimierung MIV-Organisation	Ausbau Mikro-ÖV	Ausbau der E-Mobilitätsinfrastruktur	Betriebliches Mobilitätsmanagement
	4	Regionale und interkommunale Kooperation	Ausbau von Radabstellanlagen	Abbau von Barrieren für den MIV	Geschwindigkeitsregime: Tempo 30 ausgenommen Hauptverkehrsstraßen		Einsatz von E-Fahrzeugen im Fuhrpark der Gemeinde	
	5		Bedarfprüfung ASt Korneuburg Donau		Parkraumkonzept		Unterstützung innovativer F&E-/ Pilotprojekte im Bereich Lieferverkehr	
	6		Anpassung Verkehrsinfrastruktur Bottleneck					

Übersicht über die Maßnahmenbündel, sortiert nach Handlungsfelder
Quelle: Mobilitätskonzept, S.19

Planfälle 0 bis ambitioniert

Für die Modellberechnungen wurden drei Planfälle festgelegt. „Planfall 0“, dass bis zum Jahr 2036 keine neuen Maßnahmen gesetzt werden, sondern lediglich alles wie gewohnt fortgeführt wird. Bei „Planfall 1“ geht man davon aus, dass konsensorientiert Maßnahmen teilweise umgesetzt werden, während beim „Planfall 2“ eine ambitioniertere Vorgangsweise vorausgesetzt wird. Sämtliche Planfälle wurden nochmals in zwei Fälle unterschieden, nämlich mit und ohne einer weiteren Autobahnanschlussstelle in Korneuburg Mitte.



Der vorgeschlagene Ausbau des Radverkehrsnetzes in einer Karte dargestellt. Quelle: Mobilitätskonzept, S. 34

Maßnahmen für den Radverkehr

Um den Rahmen dieses Textes nicht zu sprengen wollen wir hier nun den Fokus auf das Radfahren legen. Dies soll den Wert der zahlreichen anderen Handlungsfelder und Maßnahmenbündel, die im Einzelnen im Verkehrskonzept nachzulesen sind, nicht schmälern.

„Im Fokus steht insbesondere die Schließung von wichtigen Lücken im Bestandsnetz, um möglichst direkte, attraktive und sichere Verbindungen für RadfahrerInnen zu schaffen und Umwege zu reduzieren.“

Mobilitätskonzept, S.31

Generell wurde im Mobilitätskonzept der Grundsatz aufgegriffen, dass der Radverkehr in Tempo 30 Zonen im Mischverkehr geführt und entlang der Hauptverkehrsstraßen sukzessive die baulich getrennten Radwege ausgebaut werden sollen. Explizit aufgezählt werden zahlreiche Bau- und Gestaltungsmaßnahmen im Korneuburger Straßennetz, beispielsweise eine Radwegverlängerung entlang der Laaer Straße innerhalb des Rings, der Lückenschluss im

Radwegenetz entlang der B3 aus Richtung Penny-Markt (Corena Nova und RWA!) in Richtung Stadtzentrum, und auch der Ausbau eines Feldweges zum Baumarkt Fetter als Radweg. Bei der Bewertung der einzelnen Maßnahmen zeigt sich, wie nicht anders zu erwarten, dass die

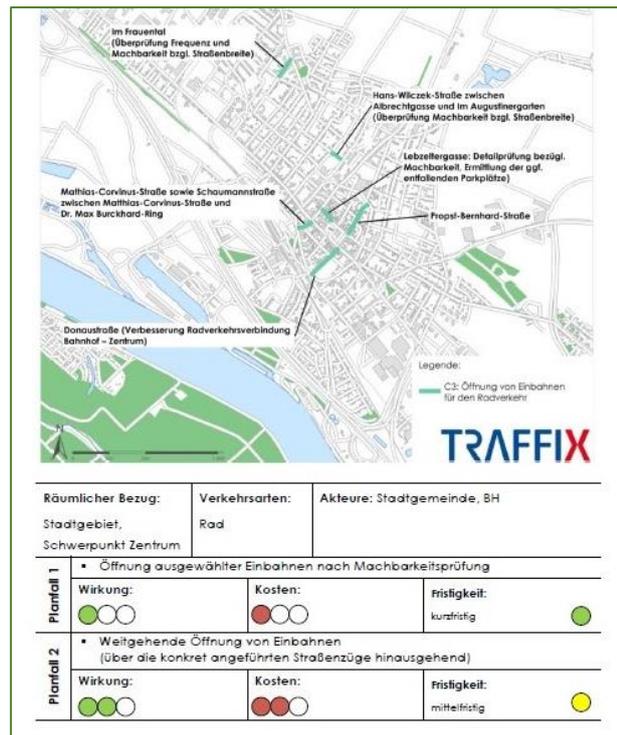
größte positive Wirkung zu erzielen ist, wenn die Herangehensweise entsprechend ambitioniert erfolgt.

Vorgeschlagen werden weiters vorgezogene Haltelinien für RadfahrerInnen, die Öffnung von Einbahnen, die Entschärfung bestehender Gefahrenstellen, die Trennung derzeit gemischter Geh- und Radwege und der Ausbau der Radabstellanlagen.

Viele andere Maßnahmen, die beispielsweise die Verkehrsorganisation (Temporegime) oder auch die Bewusstseinsbildung betreffen, sind im Mobilitätskonzept nachzulesen. Ebenso jene Maßnahmen, die der Mobilitätsausschuss der Gemeinde für eine kurzfristige Umsetzung ausgewählt hat.

Wie effizient und konsequent die Ziele, die sich die Stadt gesteckt hat, vor dem Hintergrund des Mobilitätskonzeptes umgesetzt werden können, liegt nun an uns allen.

Nachzulesen sind die Ergebnisse der Mobilitätsenerhebung und das Mobilitätskonzept hier:



Öffnung von Einbahnen, Kartendarstellung
Quelle: Mobilitätskonzept, S. 52

Anmerkungen zu diesem Artikel

Der Inhalt des Mobilitätskonzeptes geht natürlich weit über diesen Artikel, der als eine erste Einstiegslektüre aus dem besonderen Blickwinkel des Radverkehrs zu verstehen ist, hinaus. Die Tabellen und Grafiken wurden dem Mobilitätskonzept entnommen:

Stadtgemeinde Korneuburg,
Mobilitätskonzept, Endbericht, erstellt im
September 2017 von TRAFFIX
Verkehrsplanung GmbH

http://www.korneuburg.gv.at/Leben_in_Korneuburg/Mobilitaet/Umfrageergebnis



Bildquelle: Radio Orange 94,0

Wärmstens empfohlen: RadRadRadio

Die monatlich die Sendung „RadRadRadio“, das Fahrradmagazin von Radio Orange 94,0 mit vielen hochinteressanten Beiträgen!

Link zur Sendereihe: <https://o94.at/radio/sendereihe/rad-rad-radiooo/>
Link zur Oktobersendung: <https://cba.fro.at/351552>

Korneuburg: Radwegsanierung in der Leobendorfer Straße



Absenkung des Randsteines in der Hofastraße

Die Sanierung des bereits in die Jahre gekommenen und für viele RadlerInnen sehr wichtigen Radwegs entlang der Leobendorfer Straße wurde fortgesetzt. Das Teilstück zwischen der Mechtlerstraße und der Siedlerstraße ist nun erneuert worden. Ergänzt werden die Verbesserungen durch eine



Radwegüberfahrten über die Josef Schwarzböck Gasse und die Siedlerstraße



Radwegüberfahrt über die Hans Mühl Gasse

Anschaffung von Fahrradständern

Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Korneuburg hat in seiner Sitzung vom 17.05.2017 den Ankauf von weiteren Fahrrad-Abstellanlagen beschlossen. Damit kann die Stadt die entsprechende derzeit laufende RADLand-Niederösterreich Förderung voll ausschöpfen.



Neumarkierung im Bereich der Josef Dabsch Straße

großzügige Gehsteig- bzw. Radwegabsenkung an der Kreuzung zur B3, sodass man in Verlängerung des Radweges gut in die Hofastraße weiterfahren kann – siehe Fotos.

Wann darf und wann muss auf einem Radweg geradelt werden?

Immer wieder gibt es Unsicherheiten, ob man auf einer Radfahranlage, wie es im Gesetz heißt, radeln muss, oder ob man bloß darauf radeln darf. Ist ein Radweg mit den quadratischen Tafeln, siehe Bild nebenan, beschildert, steht die Benützung frei.



Runde Radwegsschilder zeigen an, dass dieser Radweg benützt werden muss – Ausnahmen gibt es trotzdem – siehe Text nebenan

Runde oder eckige Schilder

Das erscheint vielleicht anfänglich unlogisch zu sein, dass ein Radweg errichtet wird, dessen Benützung dann optional sein soll. Doch dafür gibt es gute Gründe. Im Einzelfall kann die zwangsweise Benützung zu mehrfachen Querungen der Fahrbahn zwingen, oder auch die Sicherheit der FußgängerInnen bei engen Querschnitten vermindern. Beides ist wohl nicht gewollt, weshalb schon seit geraumer Zeit damit



Eckige Radwegsschilder zeigen an, dass die Benützung freisteht

befasste ExpertInnen eine einheitliche Aufhebung der Benützungspflicht vorschlagen.

Radeln mit Anhänger

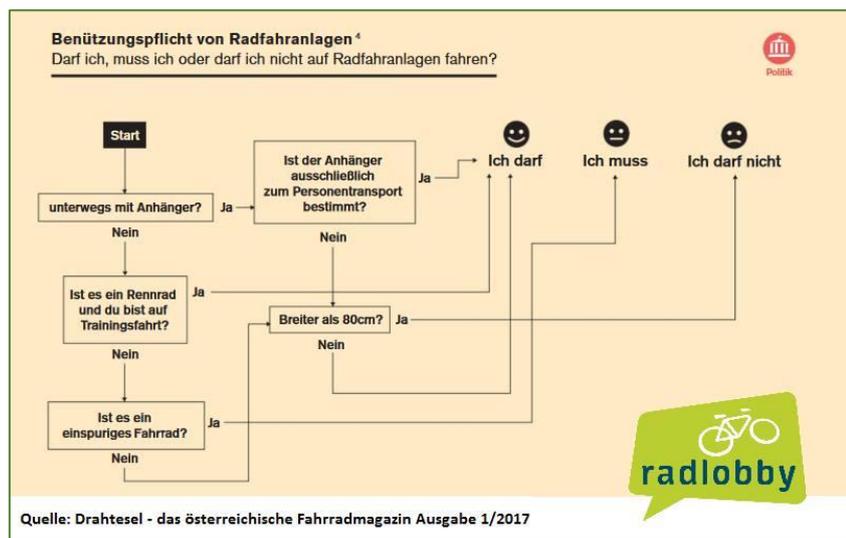
Fährt man mit einem mehrspurigen Fahrrad, oder mit einem Anhänger, ist die Gesetzeslage noch komplexer. Sind Fahrrad oder Anhänger breiter als 80 cm, ist jedenfalls die Fahrbahn zu benützen.

Radwege in Korneuburg

Im Korneuburger Stadtgebiet gibt es derzeit keine Radwege, die mit den eckigen Tafeln gekennzeichnet

sind. Besonders in verkehrsberuhigten Gassen, beispielsweise in der Liese Prokop Straße, ist die Benützungspflicht höchst fragwürdig, zumal dort die Radfahrenden gezwungen werden, den FußgängerInnen vor die Füße zu fahren, während die Fahrbahn problemlos zu beradeln wäre.

Darüber hinaus ist es generell umstritten, abseits von Hauptstraßen Geld für den Bau von Radwegen aufzuwenden, denn dort fehlen sie den Radelnden kaum bis gar nicht. Die Radfahrenden vermissen viel mehr Möglichkeiten, sicher ins Stadtzentrum zu radeln.



Die Gesetzeslage ist auch für Kenner der Radszene schwer zu überblicken. Dieses Diagramm gibt Auskunft, wann eine Radverkehrsanlage benützt werden muss. Quelle: Drahtesel – das österreichische Fahrradmagazin Ausgabe 1/2017



Selbständig zur Schule

Wer kennt das nicht, in der Früh blockieren sich die ein- und ausparkenden Autos vor dem Schultor gegenseitig. Besonders vor der Volksschule, die hauptsächlich von SchülerInnen besucht wird, die innerorts wohnen, ist dieser Zustand unbefriedigend, zumal die Sicherheit am Schulweg für die gehenden Kinder durch jedes weitere Auto im Schulumfeld beeinträchtigt wird.



Am liebsten mit dem Auto bis ins Klassenzimmer, damit den Kindern am Schulweg nichts passieren kann. Dafür, dass man das Sicherheitsniveau aller anderen durch das eigene Verhalten senkt, fühlt man sich nicht mehr zuständig.

Bildquelle: Ausschnitt aus einem Video der Vorarlberger Landesregierung: <https://www.youtube.com/watch?v=OtBEnyXBgeo>

Das Beste für unsere Kinder sind weniger Autos vor Schulen

Eine Aufklärungskampagne der Vorarlberger Landesregierung thematisiert nun, dass die Kinder davon profitieren, selbständig ihren Schulweg zurückzulegen. Ein sehr sehenswertes Video ist dabei entstanden, hier ist es zu sehen:

<https://www.youtube.com/watch?v=OtBEnyXBgeo>

Korneuburg: Pedibus und Elternhaltstellen

Im Rahmen der Erstellung des Masterplans und letztendlich auch des Mobilitätskonzeptes wurde das Problem „Elterntaxi“ vielfach angesprochen. Allseits positiv wurde die Idee eines Pedibus-Systems aufgenommen, welches bereits in einigen Städten erfolgreich umgesetzt wurde.

Einen Pedibus kann man sich wie einen konventionellen Schulbus vorstellen, der entlang einer bestimmten Route nach einem Fahrplan fixe Haltestellen aufsucht. Der einzige und zugleich wesentliche Unterschied besteht darin, dass es sich nicht um einen Autobus handelt, sondern um eine FußgängerInnengruppe. Begleitet wird diese Gruppe von einem Erwachsenen, die SchülerInnen werden unterwegs bei den Haltestellen mitgenommen.

Derzeit wird die Umsetzung vorbereitet, erste Informationen gibt es auf der Stadthomepage: http://www.korneuburg.gv.at/Leben_in_Korneuburg/Mobilitaet/Pedibus



Leserbrief an die Radlobby

Die Radlobby Korneuburg hat ein Leserbrief erreicht, für den wir uns herzlich bedanken und ihn an dieser Stelle abdrucken wollen:

Liebe Radlobby!
Liebe Radfahrer!

Es freut mich, dass so viele Menschen in unserer Stadt mit dem Fahrrad fahren. Radfahren ist gesundheitsfördernd und schont unsere Umwelt. Allen Radfahrern ein Herzliches Danke dafür. Leider fällt es mir immer wieder und alle Jahre auf, dass es Radfahrer gibt die sich nicht an die StVO halten.

Regeln laut Straßenverkehrsordnung (StVO)

Für Fahrradfahrende gelten die gleichen Geschwindigkeitsbeschränkungen wie für alle Lenkenden anderer Fahrzeuge (§ 20): Im Ortsgebiet 50 km/h und auf Freilandstraßen 100 km/h, wenn nicht anders verordnet (zum Beispiel Tempo 30). Das Fahrradfahren auf Autobahnen und Autostraßen ist verboten (§ 46, Absatz 1). Bei einem allgemeinen „Fahrverbot“ ist auch das Fahrradfahren verboten, das Schieben ist erlaubt. **Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten.** Wer das Fahrrad schiebt, gilt nicht als RadfahrerIn bzw. Radfahrer (§ 68, Absatz 1). Kinder und Radfahren Radfahrende müssen mindestens zwölf Jahre alt sein. Kinder unter zwölf Jahren dürfen ein Fahrrad nur lenken, wenn sie unter Aufsicht einer mindestens 16-jährigen Person stehen oder eine behördliche Bewilligung in Form eines Fahrradausweises haben. Dies ist ab dem 10. Lebensjahr möglich (§ 65). Bis zwölf Jahre müssen Kinder sowohl beim Radfahren, beim Transport in einem Fahrradanhänger und wenn sie auf einem Fahrrad mitgeführt werden, einen Sturzhelm tragen (§ 68, Absatz 6). Zu dieser Vorschrift gibt es zwar keine Strafbestimmung, es ist aber eine mögliche Haftung im Fall von Verletzungen zu beachten. Ein Kinderfahrrad mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 Millimeter und einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h gilt nicht als Fahrzeug und darf daher nicht auf Radfahranlagen benutzt werden. Auf Gehwegen ist die Benutzung allerdings unter Aufsicht einer mindestens 16-jährigen Person erlaubt (§ 2, Absatz 19).

Meine Bitte als Behindertensprecher der Stadt Korneuburg an alle Radfahrer! Bitte fahren Sie nur auf für Sie gekennzeichneten Wegen. Eltern mit Kleinkindern, ältere Menschen und im Besonderen Menschen mit Behinderung können oft nicht schnell ausweichen weil die Reaktionsfähigkeit (schlecht hören schlecht sehen in der Mobilität eingeschränkt) nicht mehr gegeben ist. Es kann bei einem Zusammenprall Ihnen selbst oder dem Fußgänger etwas passieren Das für alle Beteiligten Schmerzen verursachen kann Für deren Kosten Sie dann aufkommen müssen.

Bitte versuchen wir aufeinander gegenseitig Rücksicht zu nehmen dann werden wir alle gut und Gesund unser Ziel erreichen.

Unten habe ich Ihnen interessante Homepages zu diesem Thema beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen.

Ludwig Breichner
Behindertensprecher
der Stadt Korneuburg

<https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/61/Seite.610300.html>

<https://www.jusline.at/gesetz/stvo/paragraf/68>

Im Nachrang bei Rot in die Kreuzung fahren

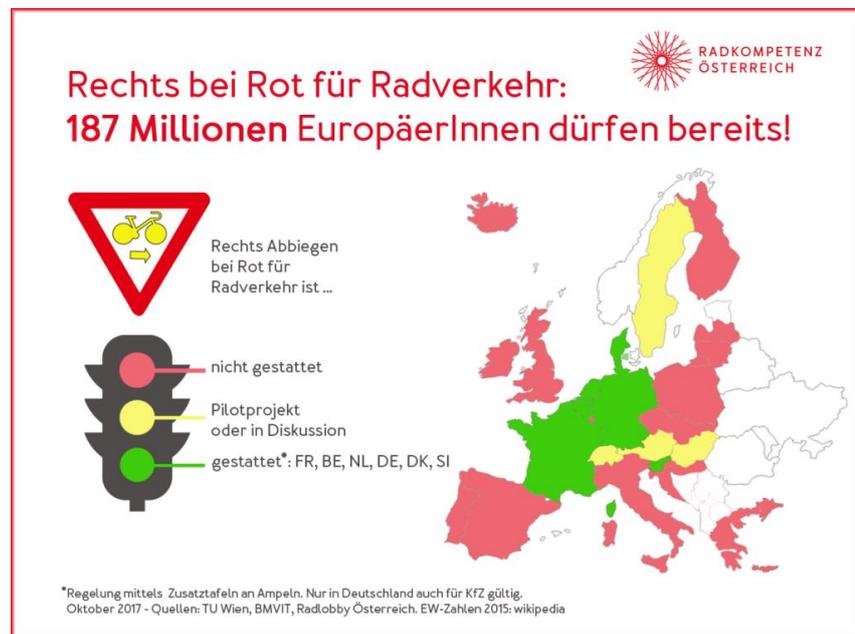
Erst der Wunsch nach raschem Autofahren machte es notwendig, Kreuzungen mit Ampeln zu regeln. Für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen verlangsamte sich das Fortkommen dadurch. In jüngster Zeit setzt sich in immer mehr Ländern eine Maßnahme zur Beschleunigung des Radverkehrs erfolgreich durch, nämlich das erlaubte Queren von Kreuzungen bei Rot im Nachrang. Man nutzt dabei den Vorteil, dass Radelnde (und auch Gehende) eine Kreuzung leichter überblicken können und somit in vielen Fällen selbst entscheiden können, ob sie gefahrlos bei Rot queren können.

In einigen Ländern wurde das Queren bei Rot, teils nach Testphasen, bereits gesetzlich geregelt und erlaubt, in den Niederlanden seit 1991, in Frankreich seit 2012, Slowenien und Dänemark seit 2016. Üblicherweise wird dies mit kleinen Zusatztafeln an den Ampeln angezeigt.



In Frankreich weit verbreitet: ein Zusatztisch zeigt an, dass das Abbiegen nach rechts im Nachrang(!) erlaubt ist.

Angesichts der allgemein positiven Erfahrungen in mehreren Ländern ist zu erwarten, dass auch in Österreich, wenn auch mit Jahren Verzögerung, derartige Maßnahmen gesetzt werden. Dann wird man selbst entscheiden dürfen, ob ein Queren angebracht ist, so wie das jetzt auch schon an allen ampellosen Kreuzungen mit Selbstverständlichkeit geschieht.



Weitere Infos dazu:

Bildquelle: Radkompetenz Österreich

Radkompetenz Österreich:

<http://radkompetenz.at/1936/verkehrsrecht-und-fahrrad-europa-im-vergleich/#more-1936>

Netzwerk Verkehrserziehung:

<http://netzwerk-verkehrserziehung.at/index.php?id=261>



Am 5.11. ist es wieder so weit!

Michlfarm - Radausflüge

Am ersten Sonntag jeden Monats findet ein familienfreundlicher Radausflug statt. Abfahrt ist um 10 Uhr auf der Michlfarm. Route und Dauer der Ausfahrt richten sich nach den Wünschen der Mitradelnden und dem Wetter. Anfang Oktober wurde mit der Rollfähre die Donau gequert und über die Nordbrücke wieder nach Hause geradelt. Zu Mittag waren wir wieder daheim.

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	ab 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	
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
03.11.2017

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
Anmeldung zum Newsletter und allen Aussendungen der Radlobby Korneuburg: korneuburg@radlobby.at