



RADHAUPTSTADT 2024 KREMS AN DER DONAU

Ergebnisse der Zertifizierung 2024 & Maßnahmenvorschläge



RADHAUPTSTADT 2024

KREMS AN DER DONAU

1. Einleitung

Mit der „Radhauptstadt“ Zertifizierung wurde heuer zum 2. Mal die Radfreundlichkeit aller niederösterreichischen Bezirkshauptstädte sowie von weiteren Städten und Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern standardisiert erhoben und bewertet. Erstmals durften auch Städte und Gemeinden mit 9.000 bis 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern an der Zertifizierung teilnehmen. Ziel ist es den Anteil der mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegten Wege im Land Niederösterreich auf 44 Prozent zu verdoppeln. Dafür braucht es die Gemeinden als Partner vor Ort, um einerseits gemeinsam verkehrssichere Radinfrastruktur (hard facts) zu schaffen, andererseits dem Radverkehr aber auch mehr Gewicht im Bereich der Information und Bewusstseinsbildung (soft facts) zu geben. Die Zertifizierung soll den Gemeinden Hilfe zur Selbsthilfe geben, um einerseits zu erfahren, wo sie gerade bei der Thematik stehen und was sie andererseits in ihrem Wirkungsbereich noch für die Förderung des Radverkehrs tun können.

Für die Bewertung der Radfahrfreundlichkeit wurden einerseits quantitativ messbare Daten zur Verkehrsinfrastruktur aus der Graphenintegrationsplattform GIP herangezogen, wie etwa die Netzlängen der Verkehrswege bzw. der Radinfrastruktur oder die Anzahl der für Radfahrerinnen und Radfahrer geöffneten Einbahnen und verkehrsberuhigter Straßen. Zur Ermittlung der Netzlängen wurde die Verkehrsinfrastruktur im Ortsgebiet (StVO) des Gemeindehauptorts und ggf. in damit zusammengewachsenen Ortsgebieten (der gleichen Gemeinde) berücksichtigt. Alle teilnehmenden Gemeinden hatten während des Zertifizierungsprozesses die Möglichkeit die GIP-Daten ihres Gemeindegebiets auf den neusten Stand zu bringen und so in die Bewertung miteinfließen zu lassen.

Um eine Chancengleichheit großer und kleinerer Städte und Gemeinden zu gewährleisten, wurden für die Bewertung der Radinfrastruktur Relativzahlen herangezogen. So wurde z.B. die Länge vorhandener Radwege in Relation zur Straßennetzlänge gesetzt.

Das Kernstück des Zertifizierungsprozesses bildete ein, mit den Erfahrungen aus dem ersten Radhauptstadt-Wettbewerb leicht adaptierter, Online-Fragebogen zur Beurteilung jeglicher durch die Städte und Gemeinden gesetzten Aktivitäten im Radverkehr in den letzten Jahren. Dieser wurde von den Gemeinden mit Unterstützung durch das Mobilitätsmanagement Niederösterreich der NÖ.Regional befüllt.

Der Online-Fragebogen beinhaltete Fragen zu folgenden Bereichen:

- Infrastruktur
- Konzepten und Planung
- Struktur und Organisation
- Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

Die von den Gemeinden erfassten Daten wurden in weiterer Folge anhand eines einheitlichen Punkteschemas bewertet. Die Punkte wurden nach Themenbereichen gewichtet, so dass 50% aller erreichbaren Punkte im Bereich der Infrastruktur möglich waren, 15% sich aus Konzepten und Planung, 20% aus Struktur und Organisation und weitere 15% sich aus Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zusammensetzten. Die Einstufung der Städte von 1 bis 5 Sternen erfolgte dann auf Basis des Gesamtergebnisses.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die zur Zertifizierung 2024 eingereichten Daten der Stadtgemeinde Krems an der Donau. Außerdem beinhaltet der Bericht eine kurze Analyse der Ergebnisse und daraus abgeleitete Maßnahmenvorschläge, als Hilfestellung für die Stadtgemeinde ihre Radfreundlichkeit noch weiter zu erhöhen und in weiterer Folge bei der nächsten Zertifizierung ein besseres Ergebnis zu erzielen.

Die Zertifizierung der Radhauptstädte soll alle zwei Jahre wiederholt werden. Der nächste Zertifizierungsprozess findet folglich im Jahr 2026 statt. Alle Informationen dazu finden sich unter www.radhauptstadt.at. Bei zukünftigen Zertifizierungen wird es auch wieder einen Sonderpreis für jene Stadt bzw. Gemeinde geben, die sich im Bereich Radfahrfreundlichkeit im Vergleich zum Jahr 2024 am stärksten weiterentwickelt hat.

Inhalte

1. Einleitung
2. Analyse der Ergebnisse
 - 2.1. Gesamtergebnisse
 - 2.2. Radinfrastruktur
 - 2.3. Konzepte & Planung
 - 2.4. Struktur & Organisation
 - 2.5. Kampagnen & Öffentlichkeitsarbeit
3. Maßnahmenvorschläge
 - 3.1. Radinfrastruktur
 - 3.2. Konzepte & Planung
 - 3.3. Struktur & Organisation
 - 3.4. Kampagnen & Öffentlichkeitsarbeit
4. Ansprechpartner & weitere Informationen
5. Feedback
6. Anhang: Dokumentation Befragung & GIP Analyse

2. Analyse der Ergebnisse

2.1. Gesamtergebnisse

Die Stadtgemeinde Krems an der Donau konnte bei der Radhauptstadt Zertifizierung 61,8 aller möglichen Punkte erreichen und wurde daher mit 4 von 5 Sternen ausgezeichnet.

Die Sterne-Wertung erfolgte nach folgendem Schema:

- 1 Sterne: unter 20% erreichte Punkte
- 2 Sterne: ab 20% erreichte Punkte
- 3 Sterne: ab 40% erreichte Punkte
- 4 Sterne: ab 60% erreichte Punkte
- 5 Sterne: ab 80% erreichte Punkte

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Punkteverteilung der Stadtgemeinde Krems an der Donau im Vergleich zum Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden und die mögliche Höchstpunktezah unterschieden nach den vier Themenbereichen des Fragebogens.

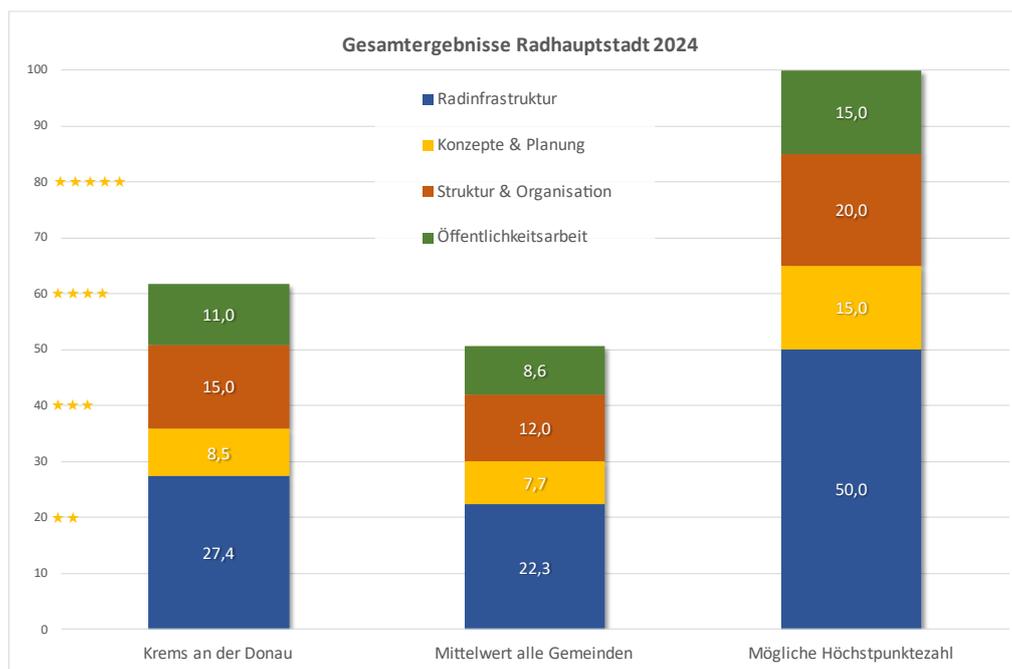


Abbildung 1: Erreichte Gesamtpunktezah der Stadtgemeinde Krems an der Donau bei der Radhauptstadt Zertifizierung 2024 nach Themenbereichen im Vergleich zum Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden und zur möglichen Höchstpunktezah; Quelle: Radland NÖ 2024

Die Abbildung zeigt zum einen, dass die Gemeinde im Vergleich zu den anderen Gemeinden insgesamt überdurchschnittlich abgeschnitten hat. Zum anderen ist erkennbar, dass sich die Gemeinde in einigen Bereichen noch verbessern und damit das im Jahr 2024 erreichte Ergebnis übertreffen kann. Das größte Verbesserungspotential gibt es im Bereich Infrastruktur.

2.2. Radinfrastruktur

Die nachfolgende Abbildung zeigt die detaillierte Punkteverteilung im Themenbereich Infrastruktur, unterteilt nach den Unterkategorien des Fragebogens (siehe Tabellen 1-6 im Kapitel 3), abermals im Vergleich zum Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden und der möglichen Höchstpunktezah in den fünf Unterkategorien.

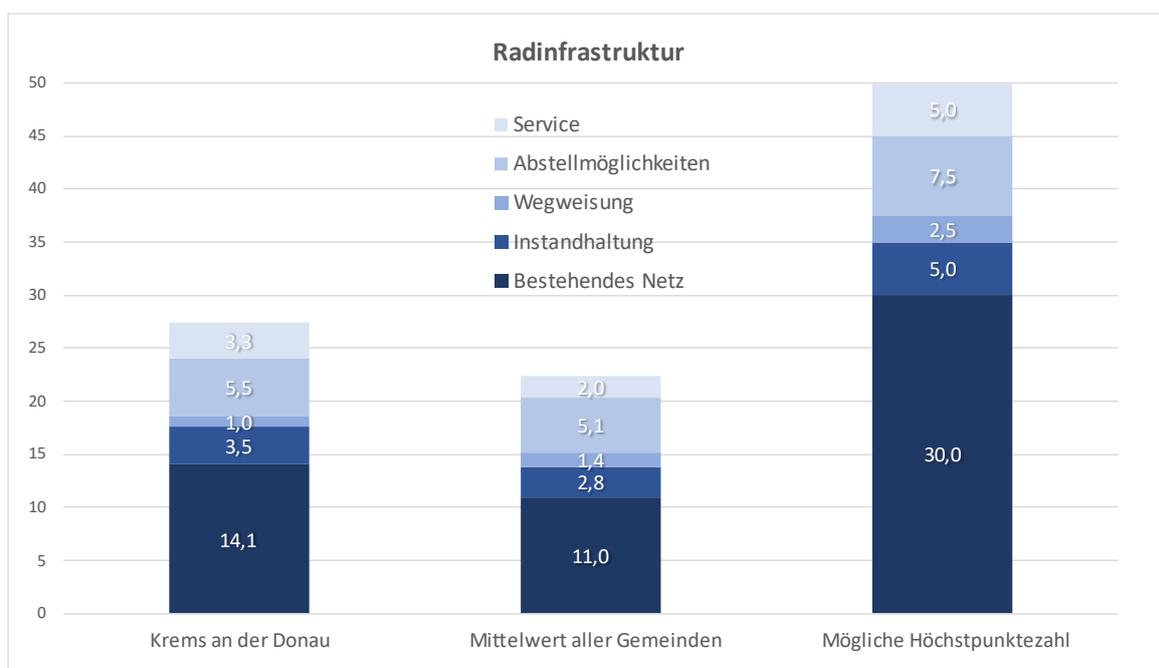


Abbildung 2: Erreichte Punktezah der Stadtgemeinde Krems an der Donau bei der Radhauptstadt Zertifizierung 2024 im Themenbereich Radinfrastruktur unterschieden nach Unterpunkten im Vergleich zum Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden und zur möglichen Höchstpunktezah; Quelle: Radland NÖ 2024

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick, wo die Stadtgemeinde im Vergleich zu anderen Gemeinden über- oder unterdurchschnittlich abgeschnitten hat und in welchen Bereichen noch das größte Verbesserungspotenzial besteht:

Radinfrastruktur - Unterkategorie	Vergleich zum Durchschnitt aller Gemeinden	Verbesserungspotenzial (zusätzl. mögliche Punkte)
Bestehende Infrastruktur	überdurchschnittlich	15,9
Instandhaltung	überdurchschnittlich	1,5
Wegweisung	unterdurchschnittlich	1,5
Abstellmöglichkeiten	ca. im Durchschnitt	2,0
Service	überdurchschnittlich	1,7

2.3. Konzepte & Planung

Die nachfolgende Abbildung zeigt die detaillierte Punkteverteilung im Themenbereich Konzepte & Planung, getrennt nach den Unterkategorien „Planung“ und „Monitoring“ des Fragebogens (siehe Tabellen 7-8 im Kapitel 3) im Vergleich zum Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden und der möglichen Höchstpunktezahl in den beiden Unterkategorien.

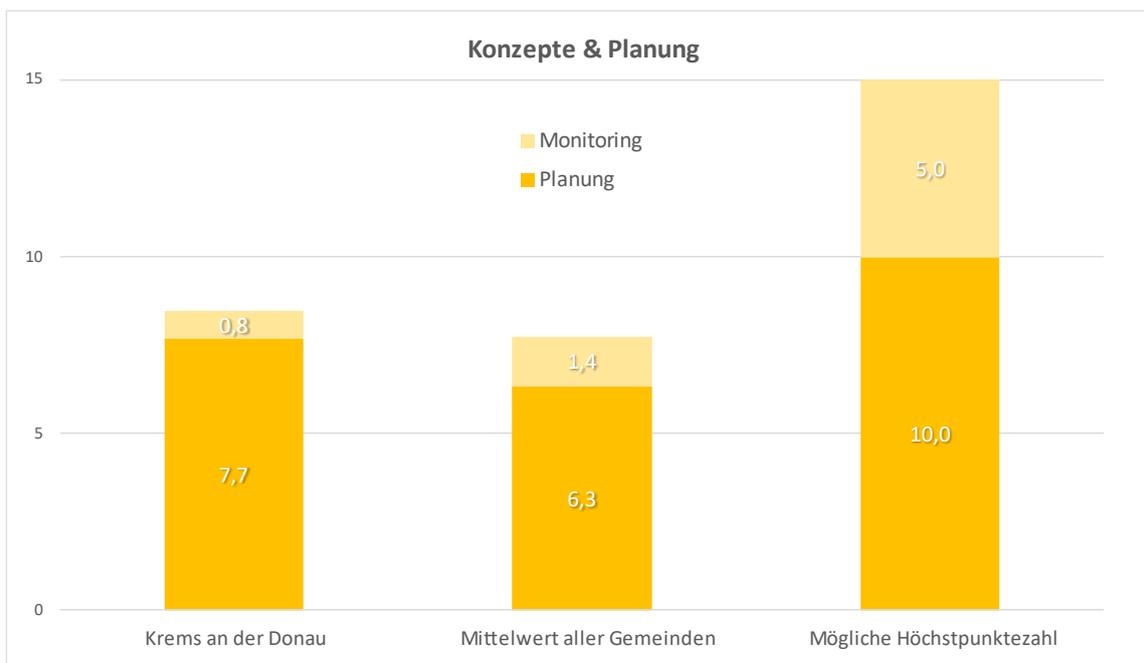


Abbildung 3: Erreichte Punktezahl der Stadtgemeinde Krems an der Donau bei der Radhauptstadt Zertifizierung 2024 in den Themenbereichen „Konzepte“ und „Planung“ unterschieden nach Unterpunkten im Vergleich zum Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden und zur möglichen Höchstpunktezahl; Quelle: Radland NÖ 2024

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick, wo die Stadtgemeinde im Vergleich zu anderen Gemeinden über- oder unterdurchschnittlich abgeschnitten hat und in welchen Bereichen noch das größte Verbesserungspotenzial besteht:

Konzepte&Planung - Unterkategorie	Vergleich zum Durchschnitt aller Gemeinden	Verbesserungspotenzial (zusätzl. mögliche Punkte)
Planung	überdurchschnittlich	2,3
Monitoring	unterdurchschnittlich	4,2

2.4. Struktur & Organisation

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Punkteverteilung im Themenbereich „Struktur und Organisation“. Krems an der Donau hat bezogen auf den Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden überdurchschnittlich abgeschnitten.

Verbesserungspotenzial (zusätzl. mögliche Punkte): 5,0

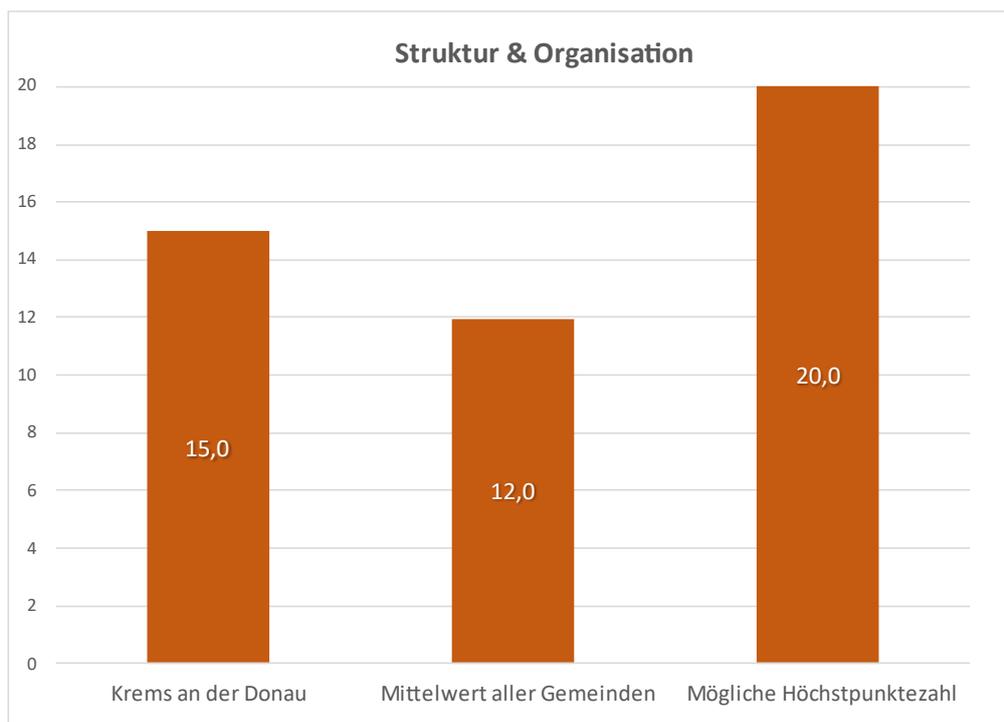


Abbildung 4: Erreichte Punktezahl der Stadtgemeinde Krems an der Donau bei der Radhauptstadt Zertifizierung 2024 im Themenbereich „Struktur & Organisation“ im Vergleich zum Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden und zur möglichen Höchstpunktezahl; Quelle: Radland NÖ 2024

2.5. Kampagnen & Öffentlichkeitsarbeit

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Punkteverteilung im Themenbereich „Kampagnen & Öffentlichkeitsarbeit“. Krems an der Donau hat im Vergleich zu den anderen Gemeinden überdurchschnittlich abgeschnitten.

Verbesserungspotenzial (zusätzl. mögliche Punkte): 4,0

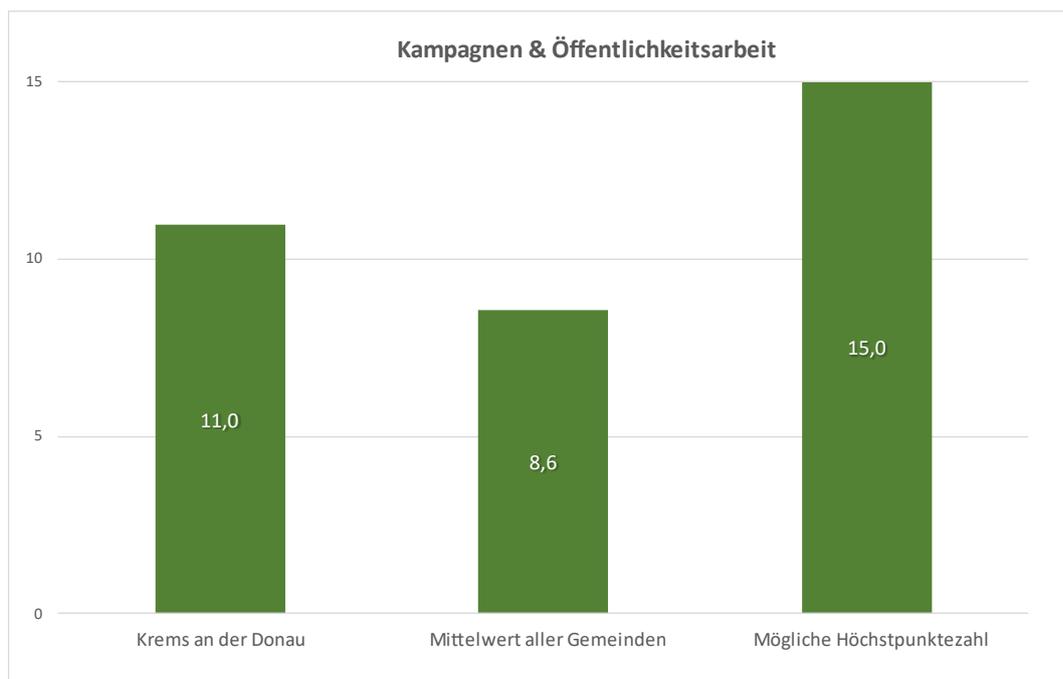


Abbildung 5: Erreichte Punktezahl der Stadtgemeinde Krems an der Donau bei der Radhauptstadt Zertifizierung 2024 im Themenbereich „Kampagnen & Öffentlichkeitsarbeit“ im Vergleich zum Mittelwert aller teilnehmenden Gemeinden und zur möglichen Höchstpunktezahl; Quelle: Radland NÖ 2024

3. Maßnahmenvorschläge

Die nachfolgende Auflistung zeigt Maßnahmenvorschläge für die Stadtgemeinde Krems an der Donau, um die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in ihrer Gemeinde noch weiter zu verbessern und den Radverkehr zu fördern. Die Maßnahmen wurden direkt aus den Antwortmöglichkeiten des Fragebogens mit der höchsten möglichen Punktezahl abgeleitet. Die Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme trägt also auch dazu bei, das Gesamtpunkteergebnis bei der nächsten Zertifizierung im Jahr 2026 zu erhöhen. Es wird empfohlen, die Maßnahmenvorschläge gemeinsam mit der/dem zuständigen Mobilitätsmanager/in der NÖ.Regional zu besprechen und eine Einstufung nach Machbarkeit und Priorisierung inkl. Umsetzungshorizont für die Maßnahmen festzulegen.

3.1. Radinfrastruktur

3.1.1. Radinfrastruktur - GIP-Daten

- Ausbau vorhandener Radfahranlagen (Radwege, Geh- und Radwege, Mehrzweckstreifen, Radfahrstreifen) bzw. Einpflegung der Radfahranlagen in die GIP
- Ausweitung verkehrsberuhigter Zonen (Tempo 30, Begegnungszonen, Fußgängerzonen) bzw. Einpflegung verkehrsberuhigter Straßenabschnitte in die GIP

3.1.2. Radinfrastruktur - bestehendes Netz

- Benutzungspflicht für Radwege stadtdgemeindeweit systematisch überprüfen und ggf. aufheben
- vorgezogene Haltelinien für Radfahrer bei Lichtsignalanlagen einrichten
- Bei ausgewählten Lichtsignalanlagen die Erlaubnis für das Rechtsabbiegen bei Rot oder das Geradeausfahren bei Rot erteilen
- Ein/ mehrere Vorzeigeprojekte für den Radverkehr in den nächsten 2 Jahren umsetzen (z.B. eine hochwertige neue Radfahranlage errichten, die dem Stand der Technik entspricht)

3.1.3. Radinfrastruktur - Instandhaltung

- regelmäßige und systematische Überprüfung der vorhandenen Radinfrastruktur
- systematischen Winterdienst auf dem gesamten Radverkehrsnetz einrichten

3.1.4. Radinfrastruktur - Wegweisung

- Eine vollständige und durchgängige Wegweisung / ein Leitsystem zu wichtigen Zielpunkten des Alltagsradverkehrs einrichten
- Bei baustellenbedingten Sperren auf Gemeinde- und Landesstraßen eine Umleitung für den Radverkehr ausschildern

3.1.5. Radinfrastruktur – Abstellmöglichkeiten

- Wichtige Haltestellen mit sicheren Abstellmöglichkeiten (z.B. Radboxen) ausstatten
- Wichtigen Haltestellen mit Stellplätzen für Lastenräder ausstatten
- Zustand der Radabstellanlagen in der Gemeinde regelmäßig prüfen und ggf. alte/nicht adäquate Anlagen ersetzen
- Regelmäßige Überprüfung der Auslastung vorhandener Radabstellanlagen in der Zuständigkeit der Gemeinde; Ergreifung von Maßnahmen bei zu wenigen freien Stellplätzen (zB. Ausbau oder Entfernung von „Fahrradleichen“)

3.1.6. Radinfrastruktur – Service

- Analyse, Weiterentwicklung und ggf. Ausbau des bestehenden Radverleihsystems (Nutzungsfrequenz der einzelnen Stationen, Stationsdichte)
- Nutzung des bestehenden Radverleihsystems durch Gemeindebedienstete und politische Verantwortliche (Vorbildfunktion)
- Einrichtung eines Lastenradverleihs in der Gemeinde
- Eine finanzielle Förderung für Lastenräder / Lastenanhänger anbieten

3.2. Konzepte & Planung

3.2.1. Planung

- Konkrete Zielsetzungen (politische Beschlüsse) für den Radverkehr festlegen - z.B. angestrebter Radverkehrsanteil, Verkehrssicherheitsziele, etc.)
- Radverkehrsinfrastruktur gemeindegrenzüberschreitend in alle Nachbargemeinden in Raddistanz (bis ca. 8 km) planen und errichten

3.2.2. Monitoring

- Ausarbeitung eines Verkehrssicherheitskonzepts bzw. einer systematische Analyse und Sanierung von Gefahrenstellen/Unfallhäufungsstellen für Radfahrende für Landes- und Gemeindestraßen
- Errichtung von automatischen Dauerzählstellen für den Radverkehr

3.3. Struktur & Organisation

- Erhöhung der Mittel, die jährlich für den Radverkehr eingesetzt werden auf >30€ pro Kopf und Jahr

- Initiierung eines eigenen Mobilitätsmanagementprozesses für MitarbeiterInnen der Stadtgemeinde / gemeindeeigenen Betriebe (Schule, Kindergarten) und deren Wege zur Arbeit, den Fuhrpark und andere Gemeindeprozesse. Evaluierung der Wirkungen

3.4. Kampagnen & Öffentlichkeitsarbeit

- Eine eigene Broschüre / Karte für den Alltagsradverkehr auflegen
- Kostenloses Radkursangebot für Volksschulkinder (im Schonraum / Verkehrsübungsplatz) und Schülerinnen und Schüler der Unterstufe (mit Ausfahrten in den Verkehr)
- Organisation von e-Bike Radfahrkurse für SeniorInnen zur Förderung des sicheren Unterwegsseins im Straßenverkehr

4. Ansprechpartner & weitere Informationen

Als persönlicher Ansprechpartner bei Radland Niederösterreich und Projektleiter der Radhauptstadt Zertifizierung steht Ihnen DI Bernd Hildebrandt gerne zur Verfügung: bernd.hildebrandt@radland.at bzw. +43 664 827 1070.

Bei Fragen zur Aktualisierung der Graphenintegrationsplattform (GIP) wenden Sie sich bitte an Christopher Haupt: christopher.haupt@noel.gv.at bzw. 02742/9005 – 15069. Weitere Informationen zur GIP finden Sie auch unter www.noel.gv.at/gip bzw. www.gip.gv.at.

Einen Überblick zur vorhandenen Radinfrastruktur in der GIP finden Sie unter:
<https://gipcom.gip.gv.at/client/?lyrpkt=Radvisualisierung>

Weitere Informationen zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich finden Sie unter:
<https://www.noel.gv.at/noel/Radfahren/Foerderung-Radverkehrsanlagen-Noe.html>

Das Mobilitätsmanagement Niederösterreich der NÖ.Regional unterstützt Sie bei inhaltlichen Fragen zur Förderung des Radverkehrs sehr gerne: <https://noeregional.at/mobilitaet/>

Weitere Informationen zur Radhauptstadt-Zertifizierung finden Sie unter www.radhauptstadt.at.

5. Feedback

Wir bedanken uns für Ihren Einsatz und freuen über Ihr Feedback an office@radland.at.

6. Anhang: Dokumentation Befragung & GIP Analyse

Die nachfolgenden Tabellen (Quelle: alle Radland NÖ 2024) dokumentieren die Ergebnisse der GIP-Analyse und die in den Fragebogen eingegebenen Daten der Stadtgemeinde Krems an der Donau geordnet nach Themenbereichen. Die in der nachfolgenden Tabelle angeführten Längenangaben des Straßennetzes, der verkehrsberuhigten Straßen und der Radinfrastruktur sowie die Anzahl der für den Radverkehr geöffneten Einbahnen wurden aus GIP-Daten berechnet. In die Berechnung miteinbezogen wurde die Verkehrsinfrastruktur im Ortsgebiet (StVO) des Gemeindehauptorts und ggf. in damit zusammengewachsenen Ortsteilen (der gleichen Gemeinde).

Alle teilnehmenden Gemeinden wurden am Beginn des Zertifizierungsprozesses mit einer Zwischenauswertung über den aktuellen Stand ihrer GIP-Daten informiert und dazu aufgefordert die Daten auf den neusten Stand zu bringen. Am 12. August 2024 erfolgte die Abschluss-Auswertung der GIP-Daten aller teilnehmenden Gemeinden. Die Punkte-Bewertung der GIP-Analyse erfolgte auf Basis der erreichten %-Werte. Die Länge der vorhandenen Radinfrastruktur wurde in Relation zur Straßennetzlänge bzw. die Anzahl geöffneter Einbahnen in Relation zu allen vorhandenen Einbahnen gesetzt, um eine Chancengleichheit größerer und kleinerer Gemeinden zu gewährleisten.

Radinfrastruktur – bestehendes Netz (GIP-Analyse vom 12.08.2024)		
Radinfrastruktur auf Gesamtnetz innerorts		
	Länge in Meter	Verhältnis zum ges. Straßennetz
Radwege	5 889 m	4,29 %
Radfahrstreifen	826 m	0,60 %
Mehrzweckstreifen	94 m	0,07 %
Geh und Radwege	12 066 m	8,79 %
SUMME Radinfrastruktur	18 875 m	13,75 %
Verkehrsberuhigte Straßen innerorts		
Tempo 30	31 567 m	23,00 %
Fußgängerzonen mit Raderlaubnis	86 m	0,06 %
Begegnungszonen	99 m	0,07 %
Schulstraßen	0 m	0,00 %
Fahrradstraßen	0 m	0,00 %
Wohnstraßen	1 243 m	0,91 %
SUMME verkehrsberuhigte Straßen	32 995 m	24,04 %
Länge des ges. Straßennetz innerorts	137 236 m	
Einbahnen*		
	Anzahl	Anteil
Einbahnen, die für Radfahrer geöffnet sind	44	20,75 %
Gesamtzahl der Einbahnen	212	

* Bei der angeführten Anzahl der Einbahnen handelt es sich nicht um ganze Straßenzüge, sondern um Netzkanten in der GIP

1. Radinfrastruktur – bestehendes Netz		
1.1. Gibt es Fahrradstraßen in Ihrer Stadtgemeinde?	Nein, aber konkrete Vorhaben in Vorbereitung / in Planung	
1.2. Gibt es für Radfahren geöffnete Einbahnen?	Ja	
1.3. Gibt es verkehrsberuhigte Straßen und Plätze?	Nein, nichts davon	
	Nein, aber konkrete Vorhaben in Vorbereitung / in Planung	
	Ja, es gibt Tempo 30 im weitgehend gesamten untergeordneten Straßennetz	X
	Ja, es gibt Tempo 30 auf Teilen des Hauptstraßennetzes oder der Ortsdurchfahrt	
	Ja, es gibt Durchfahrtsperren für Kfz, Fahrradfilter oder Sackgassen mit Durchfahrts-/gangsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger	X
	Ja, es gibt eine oder mehrere Begegnungszonen	X
	Ja, es gibt Fußgängerzonen ohne Radfahrerlaubnis	X
	Ja, es gibt Fußgängerzonen mit Radfahrerlaubnis	X
Ja, es gibt Schulstraßen		
1.4. Wurde die Benutzungspflicht für Radwege stadtgemeindeweit systematisch überprüft und ggf. aufgehoben?	Nein, aber die die systematische Prüfung der Aufhebung der Benutzungspflicht ist in Vorbereitung / in Planung	
1.5. Wurden Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen gesetzt (z.B. Induktionsschleifen im Zulauf, Grüne Welle für Radfahrende etc.)?	In der Gemeinde gibt es keine Lichtsignalanlagen	
	Nein, es gibt keine Radverkehrs-Beschleunigung	
	Ja, in der Gemeinde gibt es vorgezogene Haltelinien für Radfahrer	
	Ja, es gibt technische Lösungen, die den Radverkehr bevorzugen (wie z.B. vorgezogener Beginn der Grünphase mit oder ohne Erkennung der Radfahrer durch Induktionsschleifen im Boden)	X
	Es wird derzeit geprüft, an welchen Anlagen die Erlaubnis für das Rechtsabbiegen bei Rot oder das Geradeausfahren bei Rot erteilt werden kann.	X
Ja, es wurde bei ausgewählten Anlagen die Erlaubnis für das Rechtsabbiegen bei Rot oder das Geradeausfahren bei Rot erteilt		

1. Radinfrastruktur – bestehendes Netz

1.6. Welche Vorzeigeprojekte für den Radverkehr wurden in den letzten 2 Jahren umgesetzt?	Wir haben Radservicestationen und e-Tankstellen für Fahrräder errichtet (Anzahl)	6
	Wir haben Radabstellplätze errichtet (Anzahl der Bügel)	166
	Wir haben Begegnungszonen umgesetzt (Meter)	0
	Wir haben Fußgängerzonen für das Radfahren geöffnet (Meter)	0
	Wir haben Fahrradstraßen umgesetzt (Meter)	0
	Wir haben Einbahnen für das Radfahren gegen die Einbahn geöffnet (Meter)	0
	Wir haben gemischte Geh- und Radwege errichtet (Meter).	2015
	Wir haben von Fußgängern getrennte Radwege errichtet (Meter)	2090
	Wir haben Radfahr- oder Mehrzweckstreifen errichtet (Meter)	20

2. Radinfrastruktur – Instandhaltung		
2.1. Wie erfolgt die Überprüfung der vorhandenen Radinfrastruktur auf Mängel (z.B. Fahrbahnschäden, Sichtbarkeit der Bodenmarkierungen, Zustand der Verkehrszeichen)?	die gesamte Radinfrastruktur wird regelmäßig (min. 1x pro Jahr) und systematisch auf Mängel überprüft	
2.2. Ist ein der Netzkategorie entsprechender Winterdienst gewährleistet?	Ja, es gibt einen Winterdienst auf Hauptradrouten innerorts	
2.3. Sind Reinigung (u.a. Splitt, Glas, Staub) und Grünschnitt gewährleistet?	Die Reinigung der Radinfrastruktur erfolgt mit der Straßenreinigung. Radwege abseits von Straßen werden nicht oder seltener gereinigt.	
	Die Reinigung der Radinfrastruktur erfolgt systematisch – es gibt dazu eigene Reinigungspläne.	X
	Es gibt keinen gesonderten Grünschnitt entlang der Radinfrastruktur.	
2.4. Gibt es eine nach außen kommunizierte Meldemöglichkeit für Mängel?	Der Grünschnitt entlang der Radinfrastruktur erfolgt systematisch und auch nach Rückmeldung von Bürgerinnen und Bürgern, auf Verkehrssicherheit der Radfahrende wird geachtet – auch private Anrainerinnen und Anrainer werden eingebunden.	X
	Nein	
2.4. Gibt es eine nach außen kommunizierte Meldemöglichkeit für Mängel?	Rad-Interessensvertretungen oder andere bürgernahe Initiativen haben derartige Meldemöglichkeiten und leiten diese an die Gemeinde weiter.	X
	Ja, es gibt einen digitalen / analogen „Postkasten“ bzw. ein Bürgertelefon oder ähnliches (zB. eigene Gemeindeapp oder WhatsApp Gruppe).	X

3 Radinfrastruktur – Wegweisung	
3.1. Gibt es eine Wegweisung/ein Leitsystem (nicht für touristische Radrouten)?	Vereinzelte Wegweiser
3.2. Wird bei baustellenbedingten Sperren eine Umleitung für den Radverkehr ausgeschildert?	Nein

4. Radinfrastruktur – Abstellmöglichkeiten	
4.1. Welche Art von Radabstellanlagen (Bike&Ride) gibt es bei der meistgenutzten Bahnhaltestelle in der Gemeinde (bei Gemeinden ohne Bahnanschluss -> Busbahnhof oder zentrale Bushaltestelle)?	Fahrradbügel zum Absperren des Fahrradrahmens (Rad wird angelehnt)
4.1.1. Zusatzinformation zu dieser Abstellanlage Die Abstellanlage ist überdacht	Ja
4.1.2. Zusatzinformation zu dieser Abstellanlage Es gibt zusätzlich Radboxen oder andere sichere Abstellmöglichkeiten	-
4.1.3. Zusatzinformation zu dieser Abstellanlage Es gibt zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Lastenräder	-
4.2. Welche Art von Radabstellanlagen werden bei Freizeiteinrichtungen im Verantwortungsbereich der Gemeinde (Schwimmbad, Sportplatz etc.) überwiegend eingesetzt?	Fahrradbügel zum Absperren des Fahrradrahmens (Rad wird angelehnt)
4.3. Welche Art von Radabstellanlagen werden bei Bildungs- und Betreuungseinrichtungen im Verantwortungsbereich der Gemeinde (Schulen, Kindergärten etc.) überwiegend eingesetzt?	Fahrradbügel zum Absperren des Fahrradrahmens (Rad wird angelehnt)
4.4. Welche Art von Radabstellanlagen werden bei anderen öffentlichen Gebäuden im Verantwortungsbereich der Gemeinde (Rathaus, Kultursäle, Veranstaltungsorte) überwiegend eingesetzt?	Fahrradbügel zum Absperren des Fahrradrahmens (Rad wird angelehnt)
4.5. Wurde der Zustand und die Qualität vorhandener Radabstellanlagen in der Zuständigkeit der Gemeinde in den letzten zwei Jahren überprüft und alte/ nicht adäquate Anlagen (z.B. Felgenklemmen, Spiralen, Betonschienen) bei Bedarf ersetzt?	Ja, der Zustand wurde punktuell geprüft und alte Anlagen ersetzt
4.6. Wurde die Auslastung vorhandener Radabstellanlagen in der Zuständigkeit der Gemeinde in den letzten zwei Jahren überprüft und Anlagen bei Bedarf erweitert?	Ja, punktuell (zB. bei Beschwerden)

5. Radinfrastruktur – Service		
5.1. Gibt es ein Fahrradverleihsystem in der Stadt?	Ja, in der Gemeinde gibt es mehr als 2 Standorte (auch) für den Alltagsradverkehr	
5.1.1. Zusatzfrage Saisonalität: Das Fahrradverleihsystem...	gibt es im Sommer und im Winter	
5.1.2. Zusatzfrage zu den Kosten:	Das Angebot ist durch Zuzahlung der Gemeinde für 60 Minuten gratis	
5.1.3. Zusatzfrage Welche Maßnahmen wurden in den letzten zwei Jahren zur Erhöhung der Nutzungsfrequenz des bestehenden Radverleihsystems getroffen?	Es wurden neue Stationen errichtet	X
	Die Anzahl der verfügbaren Räder wurde erhöht	X
	Bewerbung in den Gemeindemedien	X
	Regelmäßige Nutzung des Systems durch politische Verantwortliche	
5.2. Gibt es in der Gemeinde Leih-Angebote für Lastenräder/-anhänger?	Nein / Unbekannt	X
	Ja, es gibt einen/mehrere private Anbieter	
	Ja, es gibt einen/mehrere private Anbieter und die Gemeinde bezieht die Angebote in die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ein	
	Ja, die Gemeinde bietet selbst Lastenradverleih und/oder Lastenanhänger an	
	Ja, die Gemeinde fördert Lastenräder und/oder Lastenanhänger für Private und Unternehmen finanziell	
5.3. Gibt es Service-Angebote für Radfahrende wie z.B. Reparaturstationen?	Ja, betrieben von der Gemeinde	
5.4. Gibt es in der Stadt öffentlich nutzbare e-Bike-Ladestationen?	Ja	

6. Konzepte & Planung - Planung		
6.1. Gibt es konkrete Zielsetzungen (politische Beschlüsse) der Gemeinde für den Radverkehr? - z.B. angestrebter Radverkehrsanteil, Verkehrssicherheitsziele, etc.	Ja, es gibt in der Gemeinde ein Verkehrs-/Mobilitätskonzept mit qualitativen Zielsetzungen zum Radverkehr. Die Zielsetzungen wurden im Gemeinderat beschlossen	
6.2. Gibt es aktuelle (nicht älter als 10 Jahre) Strategien und Konzepte explizit für den Radverkehr?	Nein. Es gibt in der Gemeinde kein Radverkehrskonzept	
	Nein, aber ein Radverkehrskonzept ist in Bearbeitung/die Erstellung wird kurzfristig beginnen.	
	Ja, es gibt in der Gemeinde ein Radverkehrskonzept	
	Ja, es gibt in der Gemeinde ein Radverkehrskonzept mit konkreter Maßnahmenliste inkl. Umsetzungshorizonten und Kostenschätzung	X
6.3. Gibt es eine gemeindegrenzüberschreitende Zusammenarbeit/Planung im Radverkehr?	Ja, es gibt ein jährliches Radfahrausbauprogramm	X
	Ja, die Gemeinde hat Radverkehrsinfrastruktur gemeindegrenzenüberschreitend geplant, aber noch nicht errichtet.	
6.4. Wird Radverkehr in anderen Konzepten z.B. in örtlichen Entwicklungsprogrammen und anderen Handlungsfeldern der Gemeinde berücksichtigt?	Nein / Unbekannt	
	Ja, der Radverkehr ist auf der Zielebene Thema im Örtlichen Entwicklungskonzept.	
	Ja, der Radverkehr ist auf der Ziel- und Maßnahmenebene Thema im Örtlichen Entwicklungskonzept.	X

7. Konzepte & Planung - Monitoring		
7.1. Gibt es ein Verkehrssicherheitskonzept bzw. eine systematische Analyse und Sanierung von Gefahrenstellen/Unfallhäufungsstellen für Radfahrende?	Nein, nicht über die Sanierung von Unfallhäufungsstellen auf Landesstraßen hinausgehend	
7.2. Gibt es aktuelle Radverkehrszählungen/Mobilitätserhebungen/sonstiges Monitoring?	Nein	
	Bislang nicht, aber eine Radverkehrszählung/-zählstelle ist konkret in Planung	
	Ja, es gibt anlassbezogene Radverkehrszählungen	X
	Ja, es gibt Radverkehrszählungen im Zuge von Mobilitätskonzepten. Die Zählungen werden wiederholt, die Ergebnisse evaluiert	
	Ja, es gibt automatische Radverkehrszählstellen, diese werden auch ausgewertet und evaluiert	

8. Struktur & Organisation		
8.1. Wie viele Personalstunden stehen pro Woche stehen explizit für Angelegenheiten des Radverkehrs (Infrastruktur und Planung, aber auch Öffentlichkeitsarbeit etc.) zur Verfügung?	46	
8.2. Gibt es eine(n) Radverkehrsbeauftragte(n) auf politischer Ebene?	Ja	
8.3. Gibt es in der Gemeinde ein Gremium (Arbeitsgruppe, Ausschuss etc.), das sich regelmäßig mit dem Thema Radverkehr beschäftigt?	Ja, es gibt eine eigene Arbeitsgruppe / Beirat odgl., die Ergebnisse werden in die politischen Ausschüsse eingebracht	
8.4. Gibt es ein explizites Budget der Gemeinde für Radverkehrsmaßnahmen?	Ja	
8.5. Welche Mittel (exkl. Förderungen durch Land/Bund) wurden in den letzten zwei Jahren jeweils pro Kopf und Jahr für den Radverkehr eingesetzt?	5-10 Euro pro Kopf und Jahr	
8.6. Haben mit dem Radverkehr beschäftigte Personen fachspezifische Weiterbildungen absolviert (z.B. Teilnahme an Veranstaltungen der Smart Mobil Weiterbildungsangebot, Lehrgang Kommunaler Mobilitäts- /; Radbeauftragte, Radgipfel, Tagung Städtebund etc.)?	Ja	
8.7. Gibt es ein strukturiertes Mobilitätsmanagement in der Gemeindeverwaltung bzw. gemeindeeigenen Betrieben? Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt?	Nein	
	Ja, in der Gemeinde gibt/gab es eine Jobradaktion für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.	
	Ja, die Stadtgemeinde bietet den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dienstfahrräder an.	X
	Ja, der / die Bürgermeister/in ist selbst viel mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs.	X
	Ja, der zuständige Mandatar / Stadtrat ist selbst viel mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs	X
	Ja, in der Stadtgemeinde gab es einen eigenen Mobilitätsmanagementprozess für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Wege zur Arbeit, den Fuhrpark und andere Gemeindeprozesse. Die Wirkungen wurden evaluiert.	
	Ja, auch in den stadteigenen Betrieben (Schule, Kindergarten) wurde ein solcher Mobilitätsmanagement-Prozess umgesetzt.	
8.8. Gibt es eine Zusammenarbeit der Gemeinde mit Betrieben, dem Handel oder anderen Institutionen in der Stadtgemeinde zur Förderung des Radverkehrs?	Ja, es gibt Kooperationen zur Förderung des Radverkehrs	

9. Kampagnen & Öffentlichkeitsarbeit		
9.1. Gibt es eine strukturierte Kommunikation zur Förderung des Radverkehrs (z.B. eigenständiges Marketingkonzept oder als Teil eines Radverkehrskonzepts)?	Ja, explizit für den Radverkehr	
9.2. Gibt es dezidierte Online-Inhalte für den Radverkehr (z.B. eigene Seite auf Gemeindeforum, Social Media Inhalte etc.)?	Nein	
	Ja, es gibt das Thema Radverkehr auf der Gemeindeforum	X
	Ja, das Thema Radverkehr wird auf den gemeindefürigen sozialen Medien (Facebook, Instagram, Twitter, TikTok, LinkedIn, ...) eingebracht	X
9.3. Gibt es eigenes Informationsmaterial für die Bürgerinnen und Bürger (Broschüren, Radplan etc.)?, ausgenommen ist touristisches Material	Nein	
	Ja, analoge Angebote (Broschüren, Karten etc.)	
	Ja, digitale Angebote (Online-Stadtplan mit Radrouten etc.)	X
9.4. Gab es in den letzten zwei Jahren Veranstaltungen mit besonderem Radverkehrsbezug (Mobilitätsfeste, Radflohmarkt etc.)?	Nein	
	Ja, es gibt Mobilitätsfeste	X
	Ja, es gibt organisierte Radausflüge, Radfahrten	X
	Ja, es gibt organisierte Radreparaturtage	X
	Ja, es gibt Radflohmärkte	X
	Ja, es gibt weiteren/sonstige Veranstaltungen für den Radverkehr	
9.5. Hat die Gemeinde in den letzten 2 Jahren an der Radkilometer-Sammelaktion Niederösterreich.radelt teilgenommen?	Ja, in beiden Jahren	
9.6. Nehmen die Volksschulen oder Kindergärten in der Gemeinde an Programmen zur Förderung der Aktiven Mobilität im Kinder- und Jugendalter teil?	Ja, vereinzelt	
9.7. Werden in der Gemeinde kostenlose Radfahrkurse für Schulkinder angeboten?	Nein, es gibt kein Angebot	
	Nein, die Kurse sind kostenpflichtig	
	Ja, für Volksschulkinder im Schonraum / Verkehrsübungsplatz	X
	Ja, für die Unterstufe mit Ausfahrten in den Verkehr	
9.8. Wird die freiwillige Radfahrprüfung für Volksschulkinder in der Gemeinde angeboten?	Ja, die Radfahrprüfung wird jährlich für alle Volksschulkinder der 4. Klasse angeboten; Das Angebot ist kostenlos	
9.9. Unterstützt die Stadtgemeinde aktiv Kursangebote für Seniorinnen und Senioren zur Förderung des sicheren Unterwegsseins im Straßenverkehr (z.B. Radfahrkurse / e-Bike Radfahrkurse)	Unbekannt	