



# Mobilitätsstrategie

Klima- und Energieregion Schmidatal-Manhartsberg





## Vorwort

Mobilität ist ein zentrales Element für Lebensqualität, wirtschaftliche Entwicklung und soziale Teilhabe – insbesondere im ländlichen Raum. Die Klima- und Energiemodellregion Schmidatal-Manhartsberg steht dabei vor besonderen Herausforderungen: einer starken Auspendlerstruktur, einer demografischen Alterung der Bevölkerung sowie einem hohen Stellenwert des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitig steigenden klima- und energiepolitischen Anforderungen auf europäischer, nationaler und Landesebene.

Vor diesem Hintergrund verfolgt das vorliegende Mobilitätskonzept das Ziel, das regionale Gesamtverkehrssystem zukunftsfähig, klimaverträglich und sozial ausgewogen weiterzuentwickeln. Es knüpft an übergeordnete Mobilitätsstrategien der Europäischen Union, des Bundes und des Landes Niederösterreich an und übersetzt diese in konkrete, auf die regionalen Gegebenheiten abgestimmte Handlungsansätze für das Schmidatal.

Im Mittelpunkt steht dabei ein integrierter, multimodaler Ansatz: Fuß- und Radverkehr sollen gestärkt, der öffentliche Verkehr attraktiver und besser vernetzt sowie neue, flexible Mobilitätsformen wie Mikro-ÖV und E-Mobilität gezielt ausgebaut werden. Gleichzeitig gilt es, bestehende Infrastrukturen weiterzuentwickeln und Mobilitätsangebote barrierefrei, leistbar und alltagstauglich zu gestalten – für alle Generationen und mit Berücksichtigung der „sozialen Gerechtigkeit“.



Das Mobilitätskonzept versteht sich als strategische Grundlage und Entscheidungsinstrument für Gemeinden, regionale Akteur:innen und Projektpartner. Es beschreibt und zeigt anhand eines Zeitplans auf, wie und wann Mobilität im Schmidatal nachhaltig organisiert werden kann, und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur langfristigen Stärkung der Region als lebenswerter Wohn-, Arbeits- und Tourismusraum.

Das regionale Gesamtverkehrssystem für Alle zukunftsfähig gestalten ist unsere Aufgabe! Dieser nehmen wir uns gerne an!

KEM-Manager Markus Pröglhöf, B.Sc.

### **Herausgeber:**

Klima- und Energiemodellregion Schmidatal-Manhartsberg  
Tourismus- und Regionalentwicklungsverein Landschaftspark Schmidatal-Manhartsberg

### **Projektträger:**

Tourismus- und Regionalentwicklungsverein Landschaftspark Schmidatal-Manhartsberg

### **Inhaltliche Koordination und Bearbeitung:**

Markus Pröglhöf, B.Sc. | Klima- und Energiemodellregionsmanager  
Hauptplatz 20 | 3714 Sitzendorf an der Schmida

### **Förderstelle:**

Klima- und Energiefonds  
Amt der NÖ Landesregierung; Gruppe „Raumordnung, Umwelt und Verkehr“

Dezember 2025



# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Vorwort</b> .....	2
<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	3
<b>Einleitung</b> .....	4
<b>Die Region</b> .....	4
<b>Das verkehrspolitische Umfeld</b> .....	7
<b>Verkehrsanalyse und Entwicklungstendenzen</b> .....	10
<b>Einwohner- und Wirtschaftsanalyse</b> .....	10
<b>Analyse der öffentlichen Verkehrsmittel und der Bahnhöfe</b> .....	11
<b>Analyse der Straßen und des Straßenverkehrs</b> .....	13
<b>Analyse des Versorgungsgrades für „E-Tankstellen“</b> .....	15
<b>Analyse von Bedarfsverkehr- und Mikro-ÖV-Modellen</b> .....	16
<b>Mobilitätsstrategie Schmidatal</b> .....	21
<b>Fußverkehr</b> .....	22
<b>Förderungen und Unterstützungsangebote:</b> .....	22
<b>Radverkehr</b> .....	25
<b>Förderungen und Unterstützungsangebote:</b> .....	25
<b>Förderungen und Unterstützungsangebote:</b> .....	30
<b>Öffentlicher Verkehr</b> .....	32
<b>Bewusstseinsbildung</b> .....	34
<b>Zusammenfassung und Ausblick</b> .....	37
<b>Appendix</b> .....	38
<b>Umfrageergebnisse</b> .....	38
<b>Verzeichnisse</b> .....	41
<b>Quellenverzeichnis</b> .....	41
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	41



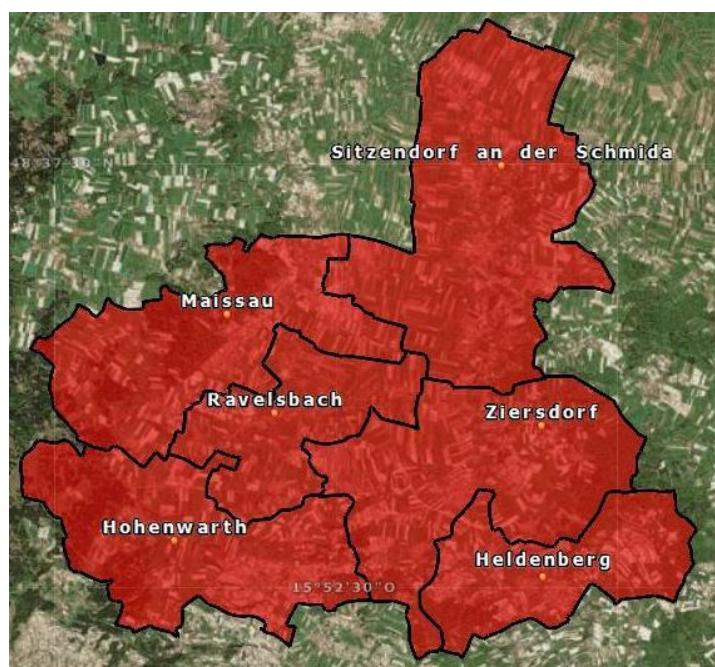
# Einleitung

## Die Region

Das Schmidatal liegt im westlichen Weinviertel in Niederösterreich nördlich der Donau. Die Städte Hollabrunn, Krems, Tulln und Horn umgeben die KEM-Region. Durch die Region verläuft die Bundesstraße B4 bzw. Europastraße E49 der Strecke Wien-Prag, die eine wichtige Schnittstelle zur Tschechischen Republik darstellt. Der Regionsname ist auf den Fluss „Schmida“ zurückzuführen. Alle Regionsgemeinden zählen zum politischen Bezirk Hollabrunn und sind ähnlich strukturiert.

Die Region besteht aus den sechs Gemeinden Hohenwarth-Mühlbach am Manhartsberg, Sitzendorf an der Schmida, Ravelsbach, Maissau und Ziersdorf. Die Region stellt den Übergang vom Weinviertel zum Waldviertel und im südlichen Bereich zum Wagram dar. So wird Maissau beispielsweise als das „Tor zum Waldviertel“ bezeichnet. Nachstehend zeigt eine Übersichtskarte den Zusammenschluss der Gemeinden:

**Abbildung 1: Die sechs Gemeinden der Region Schmidatal**



Die Region wird seit Jahrtausenden besiedelt und ist daher auch von einer weitreichenden Geschichte geprägt. Es gibt viele touristische Highlights in jeder Gemeinde. Ein wichtiges Standbein für die Region ist der sanfte Tourismus, der durch die Kombination der unberührten Landschaft und dem umfassenden kulturellen Angebot immer bedeutender wird. In der Region sind 599 Klein- und Mittelbetriebe angesiedelt.

Die Region Schmidatal weist eine Gesamtfläche von 251,05 km<sup>2</sup> auf. Zurzeit (Stand: 01.01.2024) leben 12.016 Personen in der Region, was einer Haushaltszahl von 5.209 entspricht. Die einwohnerstärkste Gemeinde ist Ziersdorf mit 3.373 Einwohner:innen. Sitzendorf an der Schmida ist mit 61,85 km<sup>2</sup> die flächenmäßig größte Gemeinde in der Region. Die Gemeinden weisen einen hohen Anteil an Wald- und Ackerflächen (Waldanteil beträgt 19,26% der Gesamtfläche) auf, was



auf ein Biomassepotential für die Energiebereitstellung deutet. Die Gebäudebestand in den sechs Gemeinden beträgt in Summe 6.173.

Im Folgenden befindet sich eine Aufstellung der Einwohner:innen bzw. der Haushaltsanzahl je Gemeinde und die jeweiligen Gemeindeflächen:

**Tabelle 1: Gemeindebeschreibung**

Wappen	Gemeinde	Bezirk	Einwohner (Stand: 01.01.2024)	Haushalte (Stand: 01.01.2023)	Fläche [km <sup>2</sup> ]
	Gemeinde Heldenberg	Hollabrunn	1.486	578	27,40
	Marktgemeinde Hohenwarth-Mühlbach am Manhartsberg	Hollabrunn	1.340	553	43,59
	Marktgemeinde Sitzendorf an der Schmida	Hollabrunn	2.205	948	61,85
	Marktgemeinde Ravelsbach	Hollabrunn	1.654	763	26,36
	Stadtgemeinde Maissau	Hollabrunn	1.958	888	43,14
	Marktgemeinde Ziersdorf	Hollabrunn	3.373	1.479	48,71

Die Region ist stark landwirtschaftlich dominiert. Generell ist festzustellen, dass es sich bei der Region Schmidatal um eine klassische „Auspendler-Region“ handelt. Die Mehrheit (knapp 80%) der Erwerbstätigen muss aufgrund der sehr geringen Arbeitsplätze in der Region in die nahegelegenen Ballungszentren, allen voran Wien, auspendeln. Das Schmidatal liegt im Einzugsgebiet von größeren Städten wie Hollabrunn, Stockerau, Horn oder Krems, die einen wirtschaftlichen Einfluss auf die Region nehmen. Der Kaufkraftabfluss in jeweilige Einkaufszentren in nahegelegene Städte ist jedenfalls gegeben.



Der „Landschaftspark Schmidatal Manhartsberg“ wurde im Zuge der Ausrichtung der niederösterreichischen Landesausstellung 2005 in Hohenberg gegründet. Zweck des Zusammenschlusses ist eine gemeinsame Vermarktung der Tourismusregion Schmidatal und Manhartsberg. Die Region ist für sanften Tourismus aufgrund der naturnahen Landschaft und der Kombination mit dem kulturellen Angebot bekannt und beliebt. Besonders der Radtourismus erfreut sich stetig wachsender Beliebtheit. Die dafür notwendigen Radwege wurden in den vergangenen KEM-Perioden saniert und neu geschaffen (siehe Kapitel 2.5.4. Radwegenetz im Schmidatal). Die Anbindung zu den lokalen ÖV-Anbindungen wurde mittels attraktiver Radwege geschaffen. Die Saison im Schmidatal ist von Mai bis Oktober. Beherbergungsbetriebe in der Region werden zurzeit sukzessive ausgebaut (z.B. in der Gemeinde Ravelsbach mit dem „Quartier 35“ und „Ravelsbacherhof“), um den Ausbau des Tourismussektors noch schneller voranzutreiben.



## Das verkehrspolitische Umfeld

Neben Landes- und Bundesverkehrskonzeptes, die seit ihrem Bestehen bereits mehrfach aktualisiert wurden, existieren auch auf internationaler Ebene umfangreiche Verkehrserhebungen und -planungen. Da sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung entsprechend des aktuellen Trends verstärkt zu „**multimodaler Fortbewegung**“ gewandelt hat, müssen Verkehrs- und Mobilitätsprojekte für Straße und Schiene künftig auf jene Varianz bei der Wahl des Fortbewegungsmittels ausgelegt werden.

### Europäische Mobilitätsziele und -strategien

Auf EU-Ebene gibt es langfristige Verkehrsstrategien mit klarem Klima- und Verlagerungsfokus. Das **Weiße Buch 2011 („Roadmap to a Single European Transport Area“)** zielt auf eine 60-prozentige Reduktion der Transport-CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 und eine Verlagerung – etwa 50 % der mittleren und langen Strecken sollen statt mit Auto/LKW auf Schiene/See verlagert werden. In Städten sollen ab 2050 keine konventionell angetriebenen PKW mehr fahren. Im Dezember 2020 legte die **EU-Kommission** die neue „**Strategie für ein nachhaltiges und intelligentes Mobilitätssystem (Sustainable and Smart Mobility Strategy)**“ vor: Sie baut auf dem Europäischen Grünen Deal auf und will das Verkehrssektor-CO<sub>2</sub> bis 2050 um bis zu 90 % gegenüber 1990 senken. Wichtig sind dabei folgende Ziele (Auswahl):

- Bis 2030 u.a. 30 Millionen null-Emissions-Autos, 100 klimaneutrale Städte, Verdoppelung der Hochgeschwindigkeits- und der Schienengüterverkehre und CO<sub>2</sub>-neutraler Fernverkehr unter 500 km
- Bis 2050 sollen nahezu alle neuen PKW, Busse und LKW emissionsfrei fahren, und das Schienennetz flächendeckend elektrisch ausgebaut werden. Parallel treibt die EU digitale Vernetzung (Mobilitätsplattformen, KI, C-ITS) und den Ausbau von Ladeinfrastruktur voran (z.B. 3 Mio. Ladepunkte bis 2030)

Aufgrund der steigenden Motorisierungsrate in den Nachbarstaaten und des deutlich steigenden Güter- und Personenverkehrs hat der KFZ-Verkehr im Schmidatal im Vergleich zur Jahrtausendwende um rund 90% zugenommen. Es befahren also gut doppelt so viele KFZ und LKW die Straßen im Schmidatal. Im **INAT-Konzept (Infrastructure Needs Assessment Tool)** wurde eine langfristige Vision über die grenzüberschreitende Infrastrukturentwicklung beschlossen, welche bei speziellen Punkten auch im Schmidatal berücksichtigt wird. Es werden bspw. der Ausbau an regionalen Rad- und Fußverkehrswege vorangetrieben, aber auch flexible und zielgruppengerechte Mobilitätsprogramme entwickelt.

Die EU verfolgt zudem eine umfassende Barrierefreiheits-Agenda: Der 2019 verabschiedete **Europäische Barrierefreiheitsakt (EAA, EU-Vorgabe bis 2025)** verlangt, dass viele alltägliche Verkehrsdiene und -produkte (z.B. öffentliche Fahrzeuge, Fahrkartautomaten) behindertengerecht ausgelegt werden. Für den öffentlichen Nahverkehr gelten ebenfalls europaweite Mindestanforderungen (z.B. EU-Verordnung 2019/882 bzw. 2021/651 zur Barrierefreiheit von Verkehrsmitteln) – etwa niederflurige Busse, rollstuhlgerechte Bahnhöfe usw.

### Österreichische Mobilitätsrahmen (Bund)

Auf Bundesebene formuliert Österreichs **Mobilitätmasterplan 2030** (BMK 2021) die Strategie für klimaneutralen Verkehr (Ziel: Netto-Null bis 2040 im Verkehr, im Einklang mit **Pariser Abkommen**). Es gilt hierbei die Verkehrsvermeidung durch lokale Angebote und Abstand von PKW-Bedarf, die Ausweitung des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV, Carsharing) und Effizienzsteigerung im Individualverkehr. Wichtige Maßnahmen sind der schrittweise Austausch aller neu zugelassenen Fahrzeuge durch null-Emissionsmodelle, massiver Ausbau von Lade- und Wasserstoff-Tankstellen, ein jahresweit gültiges Klimaticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel, und ein



Gesamtkonzept für intelligente Verkehrssteuerung. Die Bundesregierung betont, dass sämtliche Akteure auf EU-Ebene eingebunden werden müssen und die **EU-Klimaziele („Fit-for-55“, -55 % CO<sub>2</sub> bis 2030)** die Mobilitätswende massiv unterstützen.

Speziell für den **Fuß- und Radverkehr** hat Österreich eigene **Masterpläne** aufgelegt. So definiert der **Masterplan Radfahren 2015–2025 (klimaaktiv)** 24 prioritäre Handlungsfelder – z.B. Förderung von E-Bikes, flächendeckende Radinfrastruktur und Verzahnung mit ÖV. Analog wurde 2022 der **Masterplan Gehen 2030** veröffentlicht: Er stellt das Gehen als gleichberechtigte Verkehrsart heraus und verbindet Klimaschutz, Gesundheit und Barrierefreiheit. Darin heißt es etwa: „Das Gehen [...] ist ein elementarer Baustein für die Energie- und Mobilitätswende“ und „infrastrukturelle und Bewusstseinsmaßnahmen“ sollen Klima- und Lebensraumziele unterstützen. Beide Masterpläne unterstreichen bundesweit die Bedeutung sicherer und komfortabler Rad- und Fußwege (z.B. Tempo-30-Zonen, sichere Schulwege).

Für den Güterverkehr hat das BMK 2022 einen **Masterplan Güterverkehr 2030** vorgelegt. Er knüpft direkt an das Mobilitätsmasterplan-Prinzip „Vermeiden–Verlagern–Verbessern“ an: Er fordert u.a. Logistikkonzepte, um Wirtschaftswachstum von Transportaufkommen zu entkoppeln, stärkere Verlagerung auf Schiene und Binnenschiff sowie sofortigen Einstieg in emissionsfreie Antriebe bei Lkw und Flugfracht. Besonders betont wird die Alpen-Transit-Entlastung (EU-Priorität) und die internationale Kooperation, um das Ziel „CO<sub>2</sub>-neutraler Güterverkehr 2040“ zu erreichen.

Im öffentlichen Verkehr setzt der Bund seit 2021 auf das **Klimaticket**, das günstige Jahreskarten für ganz Österreich bzw. Regionalnetze anbietet. Dies hat in Ostösterreich für Fahrgastzuwächse gesorgt (im ersten Halbjahr 2025 nutzten rund 50.000 Pendler das Ost-Region-Ticket). Parallel investieren Bund und ÖBB massiv in die **Schieneninfrastruktur**: Das vom BMK und ÖBB erarbeitete **Zielnetz 2040** definiert bis 2040 alle nötigen Ausbauten (neue Trassen, Taktverdichtung, Knotenoptimierung). Damit sollen „mehr Züge, mehr Fahrgäste, kürzere Reisezeiten und mehr Güter auf der umweltfreundlichen Bahn“ möglich werden. So werden langfristig Bahnverbindungen in Niederösterreich (etwa Ostbahn, Franz-Josef-Bahn) gestärkt – eine wichtige Grundlage auch für das Schmidatal.

### **Mobilitätsstrategien in Niederösterreich**

Niederösterreich hat seit den 1990er Jahren eigene Landesverkehrskonzepte, zuletzt das **Mobilitätskonzept NÖ 2030+** (2015). Dieses Konzept betont die Optimierung aller Verkehrsträger zur bestmöglichen Erreichbarkeit und unterscheidet Maßnahmen für Städte, (Verkehrs-)Achsen und ländliche Räume. Aktuell koordiniert das Land Niederösterreich seine Verkehrsplanung mit dem neuen **Mobilitätspaket 2023–2027**: Darin heißt es, dass das NÖ-Mobilitätskonzept 2030+ die langfristige Leitlinie bildet, ergänzt durch ein mittelfristiges Projektprogramm. Regionale Verkehrsangebote (Regionalzüge, Linienbusse, On-Demand-Verkehre) sollen flexibler auf die Bedürfnisse abgestimmt werden, alle Infrastrukturmaßnahmen (Straßen wie Schiene) intelligent verbunden werden und technologische Innovationen (E-Mobilität, digitale Verkehrssysteme) gefördert werden.

Ein zentrales Ziel in NÖ ist die Verlagerung vom Auto auf Umweltverbund und neue Mobilitätsformen. So wurde die NÖVOG beauftragt, ein landesweites **Mikro-ÖV-System** zu entwickeln – eine Kombination aus Regionalbus/Schiene und flexiblen Rufbussen oder Sharing-Angeboten. Darüber hinaus wurde die Verkehrsregion Ost (Hollabrunn/Tulln/Krems) gezielt durch zeitaktverdichtete Regionalzüge und das **NÖ Ostregion-Klimaticket** gestärkt. Auch kommunale Leitfäden und Förderungen existieren: Das Land NÖ stellt Gemeinden einen „**Wegweiser für Mobilitätskonzepte**“ zur Verfügung (2018), um lokale Verkehrsplanungen mit dem Landesrahmen abzustimmen. Dieser betont, dass lokale Mobilitätskonzepte (z.B. Verkehrsanalysen, ÖPNV-Integrationspläne) dann gefördert werden, wenn sie auf das Landeskonzzept 2030+ aufbauen.



## Mobilität im Weinviertel und Bezirk Hollabrunn

Im Weinviertel bzw. Bezirk Hollabrunn gibt es – neben den genannten Landes- und Bundeszielen – vereinzelt eigene Konzepte. So hat etwa die **Stadtgemeinde Hollabrunn** 2016 ein eigenes **Verkehrskonzept** erstellt: Es stellt fest, dass der Radverkehr (trotz Potenzial) mit nur 5 % Weganteil noch sehr gering ist und fordert den Ausbau von Radwegen und sicheren Gehwegen. Auch touristische Radwege und Barrieren in Ortskernen wurden analysiert. Solche lokalen Planungsstudien, die aufgrund der geografischen Nähe auf die Region Schmidatal zum Großteil umgelegt werden können, fließen idealerweise in das Mobilitätskonzept der KEM Schmidatal-Manhartsberg ein. Zudem ist die gesamte Region durch das **Mobilitätsmanagement NÖ (NÖ-Regional im Weinviertel)** in Mobilitätsmanagement-Netzwerke eingebunden: Über 550 niederösterreichische Gemeinden beteiligen sich an Mobilitätsmanagement-Initiativen des Mobilitätsmanagements NÖ (z.B. Österreich radelt, Job-Tickets).

In der **KEM-Region Schmidatal-Manhartsberg** gilt: Bisher gibt es **kein eigenes Mobilitätskonzept**. Daher orientieren wir uns an den übergeordneten Vorgaben. Das schließt ein:

- Die **Klimaziele** (z.B. -55 % CO<sub>2</sub> bis 2030, -100 % bis 2040 im Verkehr) und die **Mobilitätsstrategien** des Landes NÖ, Bundes und der EU sollen bestmöglich erfüllt werden
- Der **Anteil von Fuß/Rad/ÖV am Modal-Split soll erhöht werden**
- **Carsharing bzw. Mikro-ÖV-Systeme werden gefördert** (gemäß NÖ-Zielsetzungen)
- **Barrierefreiheit** des ÖPNV und aller neuen Maßnahmen wird berücksichtigt (bundesweite ÖNORM/StVO-Regelungen für Rampen, taktiles Leitsystem usw.)
- **Flexible Kleinbuslinien oder Rufbussysteme (Mikro-ÖV)** sollen die schwach besiedelte Region besser erschließen (analog zu Klimaaktiv-Beispielen für ländlichen Raum) und zielgruppengerecht ausgerichtet werden
- Zusätzlich ist **moderne Technik Teil der Zukunftsvision**: Beispielsweise können bidirektional ladende E-Autos („Vehicle-to-Home“) als Energiespeicher dienen, was sowohl Elektro-Infrastruktur integriert als auch erneuerbare Energien entlastet. Solche V2G-Lösungen und smarte Netze werden in neuen Mobilitätskonzepten aufgegriffen, um private E-Fahrzeuge klimaneutral in das Gesamtsystem einzubinden.



## Verkehrsanalyse und Entwicklungstendenzen

### Einwohner- und Wirtschaftsanalyse

Die Region zählt aktuell 12.016 Einwohner:innen. Studien der Statistik Austria als auch der österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) prognostizieren bis 2040 ein leichtes Bevölkerungswachstum von zirka 3% (auf künftig 12.380 Einwohner:innen). Insgesamt rechnet die ÖROK damit, dass das Bundesland Niederösterreich nach Wien bis 2050 den zweitgrößten Bevölkerungszuwachs erfahren wird (+21%).

Die demografische Statistik für den Anteil der männlichen und weiblichen Bürger:innen im Schmidatal ist ausgewogen. Gemäß der ÖROK- und Statistik Austria Erhebung betrug der männliche Bevölkerungsanteil im Bezirk 49,56% und der weibliche Anteil 50,44%. Weiters zeigt die Erhebung die Verteilung der Einwohner:innen nach Lebensalter. Demnach wird sich die Altersstruktur zu Gunsten der älteren Personen (Einwohner:innen ab 65 Jahren) verschieben. Die Anzahl der Geburten ist gemäß dieser Bevölkerungsprognose rückgängig. Diese Entwicklungsprognose zeigt u.a. eine besondere Herausforderung für die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf!

Die Wirtschaft im Schmidatal ist geprägt von vielen Klein- und Mittelbetrieben im Handwerks- und Gewerbebereich, wovon der Großteil in einer Größenordnung von 0 bis 10 Mitarbeitern liegt. Die Region ist stark landwirtschaftlich dominiert. Als Ursache für gleichbleibende bis stagnierende Einwohnerzahlen werden vor allem die wenigen Arbeitsplätze in der Region gesehen. Das Schmidatal liegt im Einzugsgebiet von größeren Städten wie Hollabrunn, Stockerau, Horn oder Krems, die einen wirtschaftlichen Einfluss auf die Region nehmen. Der Kaufkraftabfluss in jeweilige Einkaufszentren in nahegelegene Städte ist jedenfalls gegeben. Zurzeit sind insgesamt 599 Unternehmen im Schmidatal bei der WKO registriert.

Laut der Beschäftigungszahlen und des abgestimmten Erwerbstatus der Statistik Austria (Stichtag: 31.10.2020) ergibt sich folgende Darstellung für die einzelnen Gemeinden.

**Tabelle 2: Beschäftigungszahlen vom 31.10.2020 in der Region**

Gemeinde	Erwerbstätige	Erwerbslose	Schüler:innen und Student:innen	Pensionist:innen	Sonstige (nicht-erwerbstätige) Personen
Heldenberg	707	29	287	285	70
Hohenwarth-Mühlbach a. M.	622	32	205	378	75
Maissau	965	34	290	557	87
Ravelsbach	818	55	245	432	85
Sitzendorf an der Schmida	1.058	42	339	605	96
Ziersdorf	1.668	95	590	807	190
<b>Summe</b>	<b>5.838</b>	<b>287</b>	<b>1.956</b>	<b>3.064</b>	<b>603</b>

Aus Tabelle 2 ist abzulesen, dass zirka die Hälfte (genau: 49,69%) der Schmidataler Bevölkerung erwerbstätig ist. Die Pensionist:innen (26,08%) sowie die Schüler:innen und Student:innen (16,65%) sind regional ebenfalls stark vertreten. Nur ein geringer Anteil (2,44%) der



Schmidataler:innen sind arbeitslos. Anzumerken ist, dass der größte Anteil der Beschäftigten in der Land- und Forstwirtschaft, im Handel, im Bau und im Gesundheits- und Sozialwesen erwerbstätig ist.

Der „Auspendleranteil“ beträgt laut Pendlerstatistik der Statistik Austria vom 31.10.2020 rund 78,15%. Nur ein geringer Anteil (17,20%) pendelt zum Arbeiten von den umliegenden Regionen ins Schmidatal ein. Die restlichen 4,65% stellen die lokale Bevölkerung dar, die ihren Arbeitsplatz im Schmidatal hat.

## Analyse der öffentlichen Verkehrsmittel und der Bahnhöfe

Die Bevölkerung im Schmidatal ist aufgrund der mangelnden Arbeitsplätze in der Region zum Pendeln zu den Arbeitsstätten gezwungen und wird es künftig auch bleiben. Hauptsächlich wird in die Bezirkshauptstadt Hollabrunn und vor allem in die Bundeshauptstadt Wien gependelt, was je nach Gemeinde und Abfahrtsort zwischen 30 und 60 Minuten Fahrzeit pro Strecke in Anspruch nimmt. Während bereits viele Pendler:innen die Bahnverbindung „Franz-Josef-Bahn“ nutzen, ist das Auto noch immer das zweithäufigste Mittel, um in die Arbeit zu kommen.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der Franz-Josefs-Bahn mit den „Kopfbahnhöfen“ in Ceske Velenice bzw. Gmünd im Waldviertel und dem Franz-Josefs-Bahnhof in Wien. Die Franz-Josefs-Bahn führt direkt durch die KEM-Region mit vier möglichen Haltestellen in Gaiendorf (Ravelsbach), Limberg-Maissau (Maissau), Ziersdorf und Glaubendorf-Wetzdorf (Heldenberg). Aufgrund zu hoher Kosten und einer zu geringen Anzahl an Fahrgästen an den Bahnhöfen in Glaubendorf-Wetzdorf und Gaiendorf, wurden diese beiden Haltestellen (gemeinsam mit vier weiteren Haltestellen entlang der gesamten Zuglinie) gegen Ende des Jahres 2015 stillgelegt.

**Abbildung 2: Zugverbindung Franz-Josefs-Bahn mit Kopfbahnhöfen in Ceske Velenice bzw. Gmünd im Waldviertel und dem Franz-Josefs-Bahnhof in Wien.**



Drei regionale Park&Ride-Anlagen in Ziersdorf, in Limberg-Maissau und in Großweikersdorf (KEM-Region Wagram) ermöglichen die Weiterfahrt mit dem Zug nach Tulln und Wien. Eine Hochrechnung der ÖBB zeigt rund 1.200 Fahrgäste pro Arbeitstag von den Bahnhöfen Limberg-Maissau und Ziersdorf in Richtung Wien. Um 07:00 Uhr bzw. 16:30 Uhr sind die Züge meist aufgrund hoher Reisefrequenz ausgelastet.



Eine aktuelle Erhebung des Landes Niederösterreich zeigt folgende Anzahl an Stellplätzen für PKW und motorisierte Zweiräder. Die Gemeinden haben ebenfalls die Anzahl an Radabstellplätzen erhoben:

**Tabelle 3: Park&Ride- bzw. Bike&Ride-Stellplatzerhebung**

Bahnhof/Standort der Park&Ride-Anlage	Park&Ride-Stellplätze	Bike&Ride-Stellplätze
Limberg - Maissau	343	86
Großweikersdorf	124	82
Ziersdorf	125	23
<b>Summe</b>	<b>592</b>	<b>191</b>

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei den Bahnhöfen („Bike&Ride“) der Region sind bereits gut ausgebaut, sollen jedoch seitens des Landes NÖ weiter ausgebaut werden. Künftig werden sich die KEM und die Gemeinden über einen Ausbauplan an öffentlichen Abstellplätzen bei Nahversorgern, Kindergärten, Schulen, etc. Gedanken machen und die Radinfrastruktur innerorts weiter verbessern.

Die attraktive Schnellbuslinie in Maissau stellt eine rasche Verbindung nach Wien dar. Die Bahnverbindung zwischen Absdorf-Hippersdorf und Krems wird ebenfalls von einigen Personen genutzt, um in die Statutarstadt Krems zu gelangen.

In den letzten Jahren wurde die Franz-Josefs-Bahn sehr attraktiviert. Derzeit ist jeder Bahnhof bzw. jede Haltestelle zwischen Wien und Eggenburg ganztägig mindestens stündlich, teilweise sogar halbstündlich erreichbar. Schrittweise wurden Bahnhöfe und Haltestellen modernisiert und zu barrierefreien Haltepunkten umgebaut. Zudem soll die Zugstrecke zwischen Absdorf-Hippersdorf und Sigmundsherberg (also in der gesamten KEM-Region Schmidatal) an ausgewählten Stellen zweigleisig ausgebaut werden. Zusätzlich fordern Initiativen wie „Pro FJB“ weitere Neubauprojekte zwischen Absdorf und Gmünd, beispielsweise zwischen Ziersdorf und Eggenburg, welche jedoch von der Regierung nach mehrfacher Prüfung aufgrund fehlender Sinnhaftigkeit und nicht vorhandener Wirtschaftlichkeit abgelehnt wurden. Die (öffentliche) Verkehrsanbindung nach Wien und die umliegenden regionalen Ballungszentren soll durch die Schaffung neuer Verkehrsverbindungen und die Verkürzung von Reisezeiten attraktiver werden!

Die Bezirkshauptstadt Hollabrunn liegt an der Nordwestbahn-Strecke und ist mit der Franz-Josefs-Bahn nicht verbunden. Daher ist die einfachste Möglichkeit, um von den KEM-Gemeinden nach Hollabrunn zu kommen, die Busverbindung der VOR (Verkehrsbund Ost-Region). Rund 700 Schüler:innen der Region nutzen dieses Angebot an Schultagen.

Ausgewählte Busverbindungen durch die KEM-Region nach Hollabrunn:

- Bus 804 von Ravelsbach über Ziersdorf und Sitzendorf/Schmida, weiter nach Hollabrunn (HL)
- Bus 103 von St. Pölten nach Hohenwarth und Ziersdorf, weiter nach HL
- Bus 816 von Eggenburg über Roseldorf und Sitzendorf, weiter nach HL
- Bus 803 von Großweikersdorf über Großwetzdorf und Thern, weiter nach HL
- Bus 806 von Straß im Straßertale über Hohenwarth und Ziersdorf, weiter nach HL
- u.v.m.



Ein umfassendes Streckennetz der verschiedensten Busverbindungen ist seitens der VOR leider nicht vorhanden. Eine genaue Übersicht über die einzelnen Verbindungen findet man im ÖBB „Scotty“.

Die Abstellmöglichkeiten für PKW („Park&Ride“) bei den Bahnhöfen der Region sind bereits gut ausgebaut. Die ÖBB plant im Zuge der **Modernisierung des „Zielnetzes 2040“ eine Sanierung der Bahnhöfe Limberg-Maissau und Ziersdorf** und im Zuge dessen auch eine Evaluierung, Erweiterung und Modernisierung der P&R-Anlagen. Die ÖBB wird gemeinsam mit dem Land NÖ die vorhandenen Strukturen weiter ausgebauen. Eine Kooperation mit der ÖBB und dem Land NÖ bzgl. P&R-Anlagen bei den Bahnhofstandorten (welche teilweise im Eigentum der ÖBB sind) ist nicht geplant, da die ÖBB und Land NÖ den bedarfsoorientierten Ausbau selbstständig bearbeiten.

## Analyse der Straßen und des Straßenverkehrs

Es führen drei wichtige Bundesstraßen durch die KEM Schmidatal. Die B4, beginnend bei der Autobahnabfahrt in Stockerau und in Horn übergehend in die B2, stellt die direkteste Verbindung von Wien ins Waldviertel dar. Die B4 ist zeitgleich die Europastraße E49 und die wichtigste Verkehrsader des Schmidatals. Darüber hinaus verbindet die B2 den Autoverkehr von der S3 (Weinviertel Schnellstraße von Wien in Richtung Znaim) mit dem Waldviertel. Die B2 führt durch die nördlichste Katastralgemeinde der KEM-Region „Roseldorf“. Die B35 verbindet das Waldviertel mit Krems und führt von Eggenburg kommend über Maissau in die Region der Wachau (Krems).

Neben den beiden Hauptverkehrsverbindungen B2 und B4 gibt es noch kleinere regionale Verbindungsstraßen zwischen den Ortschaften. Die KFZ-Frequenz ist auf den Land- bzw. Ortsstraßen aber bei Weitem geringer als auf den Bundesstraßen. Die wichtigsten Nebenverkehrsverbindungen sind die L43 (Verbindung zwischen Hollabrunn, Ziersdorf und Krems), die L42 (Verbindung zwischen Sitzendorf und Hollabrunn) sowie die L49 (Verbindung zwischen Ziersdorf, Sitzendorf und Retz).

Die Bundesstraßen B2 und B4 verzeichnen laut einer Erhebung der „Snizek&Partner Verkehrsplanungs-GmbH“ rund 10.000 motorisierte Fahrzeuge pro Tag. Dies ergibt ein Intervall von ca. 8 KFZ pro Minute an einem Tag. Die Landstraßen L43 und L49 sowie die Bundesstraße B35 sind die meistbefahrenen Nebenverkehrsverbindungen (rund 5.000 KFZ pro Tag). Die Klasse „KFZ ≤ 3,5 Tonnen“ macht (durchschnittlich) 87,2% des gesamten Verkehrsaufkommens auf den Bundesstraßen aus. Der Schwertransport („KFZ > 3,5 Tonnen“) geht mit 12,8% in die Statistik.

Bei der Mobilität steht der motorisierte Individualverkehr in der gesamten KEM-Region an oberster Stelle. Die Zahlen der (Neu-)Zulassungen für KFZ spiegeln die bezirksweiten sowie NÖ-weiten Zahlen sehr gut wider: Der überwiegende Teil der zugelassenen Kraftfahrzeuge mit 70,6% Personenkraftwagen der Klasse M1 sind. Motorräder (8,7%), Lastkraftwagen der Klasse N1(6,9%) und Zugmaschinen (6,7%) folgen den PKW's mit weitem Abstand. Motorfahrräder der Klasse L1e gab es lediglich 3,7%. Der verbleibende Rest (3,4%) wurde unter „sonstige KFZ“ zusammengefasst und sind für die weiteren Analysen nicht von Bedeutung.

Im Hinblick auf die omnipräsenen, klimarelevanten Themen wird auch ein Überblick über den PKW-Bestand nach Kraftstoffart und Energiequelle erstellt. Die vorläufigen Zahlen der Statistik Austria zeigen, dass rund 91,5% aller zugelassenen PKW's mit fossilem Kraftstoff (Benzin und Diesel) angetrieben werden. Lediglich 3,2% aller PKW's in Niederösterreich fahren elektrisch. Rund 4% setzen auf ein hybrides Antriebssystem.

Aktuelle Regionsdaten zeigen, dass der Bestand an elektrisch betriebenen PKW's mit 1,3% in der KEM-Region etwas unterhalb des NÖ-weiten Werts liegt. Rund jeder fünfte, neu-zugelassene PKW



(18,1%) ist jedoch ein elektrisch betriebenes Fahrzeug. Jedoch sind weiterhin mehr als 9 von 10 PKWs fossil betrieben, weshalb die Erstellung nachhaltiger Mobilitätskonzepte essentiell ist und bleibt.

**Tabelle 4: PKW-Bestand und neu-zugelassene PKW in der KEM-Region**

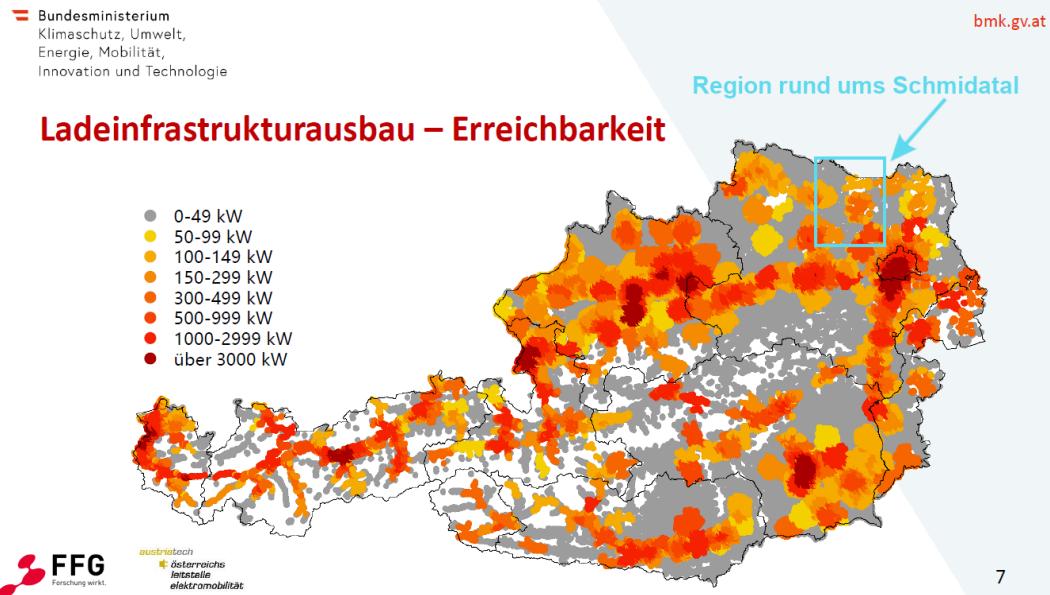
Gemeinde	Bestand PKWs (M1) 2024	Bestand Elektro-PKW's 2024 [%]	Neu-zugelassene Elektro-PKW's 2024 [%]
Heldenberg	986	1,9	36,0
Hohenwarth-Mühlbach	919	1,1	18,8
Maissau	1.430	1,8	12,8
Ravelsbach	1.195	1,0	10,5
Sitzendorf a. d. Schmida	1.533	0,6	9,1
Ziersdorf	2.342	1,4	20,0
<b>Summe</b>	<b>8.405</b>	<b>1,3</b>	<b>18,1</b>

Im Durchschnitt verfügt also jeder Haushalt (es gibt insgesamt 6.173 Privathaushalte in der Region) über 1,36 PKWs (Klasse: M1). Der Motorisierungsgrad liegt in der Region Schmidatal bei genau 700 PKW pro 1.000 Einwohner:innen. Dies deckt sich gut mit der Motorisierungserhebung des Landes NÖ aus 2015. Der Schmidataler Motorisierungsgrad ist gegenüber des städtischen Motorisierungsgrades (vgl. Krems und St. Pölten) leicht erhöht, da das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum niedriger ist!

Im Rahmen unserer Erhebungen zeigte sich, dass es an Schulstraßen, generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohn- und Schulgebieten sowie an Fahrradstraßen mangelt. So würden bspw. Schulstraßen mit zeitlich begrenzten Fahrverboten (die bspw. in der Stadt Hollabrunn bereits umgesetzt wurde) den Verkehr vor Schulen reduzieren, die Sicherheit der Kinder erhöhen und ihre selbstständige Mobilität fördern. Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohngebieten schützen insbesondere Kinder im Straßenverkehr und schaffen zugleich eine lebenswertere, ruhigere Umgebung. Fahrradstraßen bzw. Fahrradstreifen neben der „normalen“ Straße ermöglichen sicheres Radfahren, stärken den Umweltgedanken und motivieren Kinder sowie Erwachsene, das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu nutzen. Insgesamt würden diese Maßnahmen dazu beitragen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu steigern, die Zahl der Elterntaxis zu reduzieren und die Luftqualität deutlich zu verbessern. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität in unseren Straßen erhöht, Nachbarschaften werden lebenswerter, und die Kinder lernen frühzeitig, selbstständig und sicher unterwegs zu sein. Dieses integrierte Konzept verbindet Sicherheit, Umweltbewusstsein und nachhaltige Mobilität – zum Vorteil aller Generationen in unserer Region.

## Analyse des Versorgungsgrades für „E-Tankstellen“

Das Schmidatal zählt aktuell zu einem „stark unversorgtem Gebiet“ bezüglich öffentlich zugänglicher Elektroladestellen. In der Vergangenheit konnten 16 Ladepunkte mit insgesamt 176 Kilowatt Anschlussleistung in der gesamten Region errichtet werden.



**Abbildung 3: Die Region Schmidatal zählt gemäß einer Erhebung des BMK, der FFG und der Austria-Tech zu einem „stark unversorgten Gebiet“. Nur wenige Regionen in NÖ (z.B. Tullnerfeld, Wien-Umgebung, Baden und Sankt Valentin – alle an eine Autobahn angrenzend!) sind „gut versorgt“!**

Ein Ausbauplan mit „langsam“en Elektroladestationen“ (11 bis maximal 22 Kilowatt Anschlussleistung) sowie „Schnellladestationen“ (über 50 Kilowatt) wurde 2024 gemeinsam mit dem Energieversorger des Landes NÖ erstellt und konkretisiert. Im Schmidatal ist primär ein Ausbau entlang der Bundesstraße B4 und gegebenenfalls entlang der B2 geplant. Die folgende Tabelle liefert eine Standort- und die geplante Leistungsübersicht:

**Tabelle 5: Ausbauplan für E-Tankstellen in der Region Schmidatal**

Gemeinde	Standort	Anzahl x Anschlussleistung [kW]
Heldenberg	Parkplatz Gemeindeamt	10x 60
Hohenwarth-Mühlbach a. M.	-	Kein Ausbau geplant
Ravelsbach	Parisdorf Hauptplatz	2x 22
Maissau	Shell Tankstelle	2x 120
	Amethystwelt	2x 22
Sitzendorf	Roseldorf Dorfzentrum (B2)	2x 60
Ziersdorf	Konzerthaus Weinviertel	2x 22
	Wirtschaftspark	LKW- und PKW-Ladepark
	Park&Ride-Anlage	4x 11

Der Ausbauplan soll bis 2030 in Kooperation mit dem Landes-Energieversorger verwirklicht werden. Die initiale Anschlussleistung (Stichtag: 01.10.2024) soll gemäß Tabelle 5 von 176 auf mindestens 1.100 Kilowatt erhöht (und somit mehr als versechsfacht) werden. Damit könnte man



hinsichtlich des Versorgungsgrads mit manchen Teilen von Wien und anderen Großstädten (siehe Abbildung 3) mithalten.

Der LKW- und PKW-Ladepark im Wirtschaftspark Ziersdorf befindet sich in Vorbereitung. Die Größe des Ladeparks kann jedoch noch nicht abgeschätzt werden. In der Gemeinde Hohenwarth-Mühlbach a. M. ist aufgrund der schlechten Verkehrslage kein Ausbau geplant.

## Analyse von Bedarfsverkehr- und Mikro-ÖV-Modellen

### Pilotphase Anrufsammeltaxi „Schmidatal-Shuttle“

Das Projekt „**Schmidatal-Shuttle**“ wurde im **Oktober 2018** als **regionales, gemeindeübergreifendes Anrufsammeltaxi** im Schmidatal gestartet. Es richtete sich ausdrücklich an alle Bürgerinnen und Bürger der beteiligten Gemeinden und sollte als ergänzendes, bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot den bestehenden öffentlichen Verkehr unterstützen. Neben Nahversorgern wurde bspw. auch Banken, Apotheken, Ärzte, Lagerhäuser und Physiotherapeut:innen der Region angefahren. Es handelte sich hierbei um ein „**Hol- und Bringservice**“, d.h. die Bürger:innen wurden von zu Hause abgeholt und zum gewünschten Standort gefahren.

Gemäß den vertraglichen Vereinbarungen zwischen den teilnehmenden Gemeinden wurde das Projekt zunächst als **sechsmonatige Pilotphase** konzipiert. Ziel dieser Pilotphase war es, die Nachfrage, Akzeptanz und wirtschaftliche Tragfähigkeit eines flexibel abrufbaren Fahrtendienstes zu testen. Der Fahrpreis wurde mit **3 Euro pro Fahrt und pro Bürger:in** bewusst niedrig angesetzt, um eine möglichst breite Nutzung zu ermöglichen und insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen sowie Menschen ohne eigenes Auto eine attraktive Alternative zu bieten.

Der operative Betrieb erfolgte in enger Zusammenarbeit mit **drei regionalen Taxiunternehmen**, wodurch bestehende lokale Strukturen genutzt und gleichzeitig die regionale Wertschöpfung gestärkt wurden. Ergänzend dazu wurde das Angebot durch **intensive Informations- und Werbemaßnahmen** beworben, um die Bevölkerung über Funktionsweise, Buchung und Vorteile des Schmidatal-Shuttles zu informieren.

Die Finanzierung des Projekts während der Pilotphase wurde vollständig von den **sechs beteiligten Gemeinden** getragen. Die **gesamte Finanzierungssumme** für alle sechs Gemeinden und ein vollständiges Betriebsjahr betrug gemäß AST-Konzept **34.320€**. Die Einnahmen aus dem AST-Betrieb waren variabel, da diese an die Anzahl der Nutzer:innen gebunden war. Eine Weiterführung des Angebots nach Ablauf der Pilotphase war grundsätzlich vorgesehen, stand jedoch unter dem Vorbehalt einer ausreichenden Nutzung und einer tragfähigen finanziellen Perspektive. Nach Abschluss der sechs Monate (Pilotphase) zeigte sich, dass die **Inanspruchnahme des Anrufsammeltaxis deutlich unter den Erwartungen blieb**. Die erreichte Nachfrage reichte nicht aus, um die laufenden Kosten im Verhältnis zum mobilitätsstrategischen Nutzen zu rechtfertigen. Gleichzeitig verschärftete sich die finanzielle Situation der Gemeinden, sodass in einer Phase angespannter Gemeindebudgets Einsparungsmaßnahmen notwendig wurden. Vor diesem Hintergrund entschieden sich alle sechs Gemeinden, das Projekt nach Ende der Pilotphase **nicht weiterzuführen**. Das Schmidatal-Shuttle wurde folglich eingestellt.

**Aus mobilitätsstrategischer Sicht verdeutlicht das Projekt, dass bedarfsorientierte Mobilitätsangebote im ländlichen Raum zwar ein hohes grundsätzliches Potenzial besitzen,**



**ihre erfolgreiche Umsetzung jedoch stark von langfristiger Finanzierungssicherheit, ausreichender Nachfrageentwicklung sowie einer engen Verzahnung mit dem bestehenden öffentlichen Verkehr abhängt.**

### **Carsharing-Systeme im Schmidatal**

In der Region Schmidatal wurde bereits des Öfteren über ein Carsharing-Angebot nachgedacht und mögliche Umsetzungsvarianten diskutiert. Mit 12.000 Einwohner:innen könnte in den dichtbesiedelten Gebieten der Region ein freiwillig betriebener Mobilitätsdienst mit Elektroautos (und damit einhergehend natürlich auch die notwendige eLadeinfrastruktur) umgesetzt werden. Dabei sind **einmalige Investitionen** (Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, IT) ebenso zu berücksichtigen wie **laufende Kosten** (Versicherung, Wartung, Strom, Verwaltung). **Fördertöpfe** auf Bundes- und Landesebene (E-Mobilitätsboni, Gemeindebus-Förderung, Ladestationen-Förderung u.v.m.) können zusätzliche Finanzmittel bereitstellen.

Das Ziel ist, durch dieses Angebot Familien einen finanziellen Anreiz zu geben, auf einen Zweit-PKW zu verzichten. Weiters könnte ein Carsharing-System ältere und mobilitätsarmutsgefährdete Bevölkerungsgruppen bei Berücksichtigung von Sozialtarifen unterstützen.

Für alle sechs Gemeinden wurde das mögliche Potenzial diverser Mobilitätsangebote in einem umfassenden Regionskonzept erhoben. Alle relevanten Kostenpositionen wurden mit konkreten Zahlen (und Beispielen) aus Erfahrungsberichten anderer Regionen aus Österreich sowie Fördermöglichkeiten und etwaigen Einsparungen aufgelistet. Für ein Carsharing-System mit mindestens zwei, neuen Elektro-Autos und ehrenamtlicher Einbindung von Fahrer:innen würden einmalige Anschaffungskosten von zirka 70.000€ (bereits abzgl. Förderungen) bzw. laufende Kosten von ca. 5.000€ p.a. zu Buche stehen. Auch wenn sich durch ein Carsharing-Angebot für Familien eine Kostenreduzierung von 5.000€ bis 7.500€ pro Jahr ergäbe (wenn der Zweit-PKW verkauft wird!), wird ein **Carsharing-Projekt auch in Zukunft aufgrund hoher Gesamtkosten** und der derzeit schwachen Finanzkraft der KEM-Gemeinden (alle Gemeinden haben 2025 ein „Haushaltskonsolidierungskonzept“, ein Sparprogramm für finanzielle Stabilität in der jeweiligen Gemeinde, vorgelegt) **nicht umgesetzt**.

Das Carsharing-System bietet aber für die Zukunft eine eventuelle Erweiterung oder Ergänzung des regionalen Anrufsammeltaxi-Systems „VOR-Flex“. Umsetzungsbeispiele finden sich in der Buckeligen Welt (e-Carsharing „Bucklige Welt - Wechslland“) oder in Traiskirchen („Citytaxi Traiskirchen“).

### **Anrufsammeltaxi „VOR-Flex“**

Die **Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG)** ist eine Gesellschaft des Landes NÖ und ist mit rund 45 Millionen Fahrgästen pro Jahr der größte Mobilitätsanbieter für Alltag und Freizeit in NÖ. Die NÖVOG befindet sich zurzeit in der Ausschreibung für **bedarfsgesteuerten Individualverkehr mittels Anrufsammeltaxis (AST)**, welcher flächendeckend in der gesamten KEM-Region sowie über die Bezirksgrenzen hinaus verwirklicht werden soll. Hierbei soll einerseits der Linienverkehr (Regionalbus- und Schienenverkehr) mit Mikro-ÖV-Systemen (flexiblem AST) verknüpft werden und andererseits auch der stark frequentierte Schülerverkehr optimiert werden. Das Angebot des flexiblen AST soll von Montag bis Samstag zur Verfügung stehen. Mindestens 38,5% der AST-Fahrzeuge (Busse und PKWs) werden elektrisch betrieben. Der „Flex-Verkehr“ geht im ersten Halbjahr 2026 in die Umsetzungsphase, an der sich die KEM tatkräftig beteiligen wird. Der Projektstart wurde auf **Herbst 2026** angesetzt.



Das Programm der Landesverkehrsorganisation (NÖVOG) wird von der KEM und den Gemeinden vollends unterstützt. Nach Projektstart soll anhand der quartalsweisen Programmevaluierung ein **zusätzliches Carsharing- oder Fahrgemeinschaftsprogramm** (als Ergänzung zum NÖVOG-Fahrtendienstprogramm des Landes NÖ) diskutiert und ggf. konkretisiert werden. Eine umfangreiche Erhebung von potenziellen Carsharing-Standorten mitsamt Kostenschätzung und Fördermöglichkeiten hat vonseiten der KEM bereits stattgefunden (siehe vorheriges Kapitel „Carsharing-Systeme im Schmidatal“). Alternativ zu einem Carsharing-Modell könnte ein **Fahrgemeinschaftsprojekt** wie bspw. die „EMIL-Projekte“ in mehreren ländlichen Gemeinden in NÖ oder „E-Mobilität Laabental“ gestartet werden. Kleinräumig könnte ein **Gemeindebus-Konzept**, welches über das Land NÖ durch das „Nahverkehrsförderungsprogramm“ gefördert wird, eine vielversprechende Bedienungsform sein!

### Analyse Park&Drive-Anlagen

Die **Implementierung von Park-&-Drive-Anlagen** und die **Evaluierung der Parkraumbewirtschaftung** als strategischer Baustein zur Verbesserung der regionalen Mobilität soll klar herausgestellt werden: Durch gezielt platzierte Park-&-Drive-Standorte an Verkehrsknoten werden Pendlerinnen und Pendler dazu motiviert, ihr Auto sicher abzustellen und anschließend auf **öffentliche Verkehrsmittel** oder **Fahrgemeinschaften** umzusteigen – ein entscheidender Schritt zur **Entlastung unserer Straßen in Spitzenzeiten** und zur Verbesserung der **Luftqualität**.

Park-&-Drive-Anlagen reduzieren die Zahl der Fahrzeuge, die in die Ballungszentren einfahren, verringern Staus und erleichtern das tägliche Pendeln, weil das Suchen eines Parkplatzes vereinfacht wird bzw. eventuell sogar entfällt. Gleichzeitig unterstützen gut gestaltete P&R-Flächen die Bildung von **Fahrgemeinschaften**, was angesichts wachsender Pendeldistanzen, steigender Treibstoffpreise und der schwieriger gewordenen Parkplatzsuche (vor allem in Wien) immer attraktiver wird – nicht nur aus Kostengründen, sondern auch hinsichtlich Zeitsparnis und sozialer Vernetzung.

Eine **Evaluierung der Parkraumbewirtschaftung** ermöglicht, belastete Bereiche zu identifizieren und gezielt dort Park-&-Drive-Angebote auszubauen, wo der Bedarf am größten ist. Neben PKW-Stellflächen sollten Fahrradabstellmöglichkeiten sowie **Ladestationen für Elektrofahrzeuge** integriert werden, um multimodale Mobilität zu fördern und moderne Pendlerbedürfnisse abzudecken. Insgesamt tragen diese Maßnahmen zur **Kostensparnis für Pendler**, zur **Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen** und zur **Nachhaltigkeit der regionalen Verkehrsinfrastruktur** bei – Vorteile, die uns helfen, den öffentlichen Verkehr zu stärken, den Individualverkehr nachhaltig zu reduzieren und unsere Gemeinden zukunftsfähig zu gestalten.

### Analyse der Radstrecken und des Radverkehrs

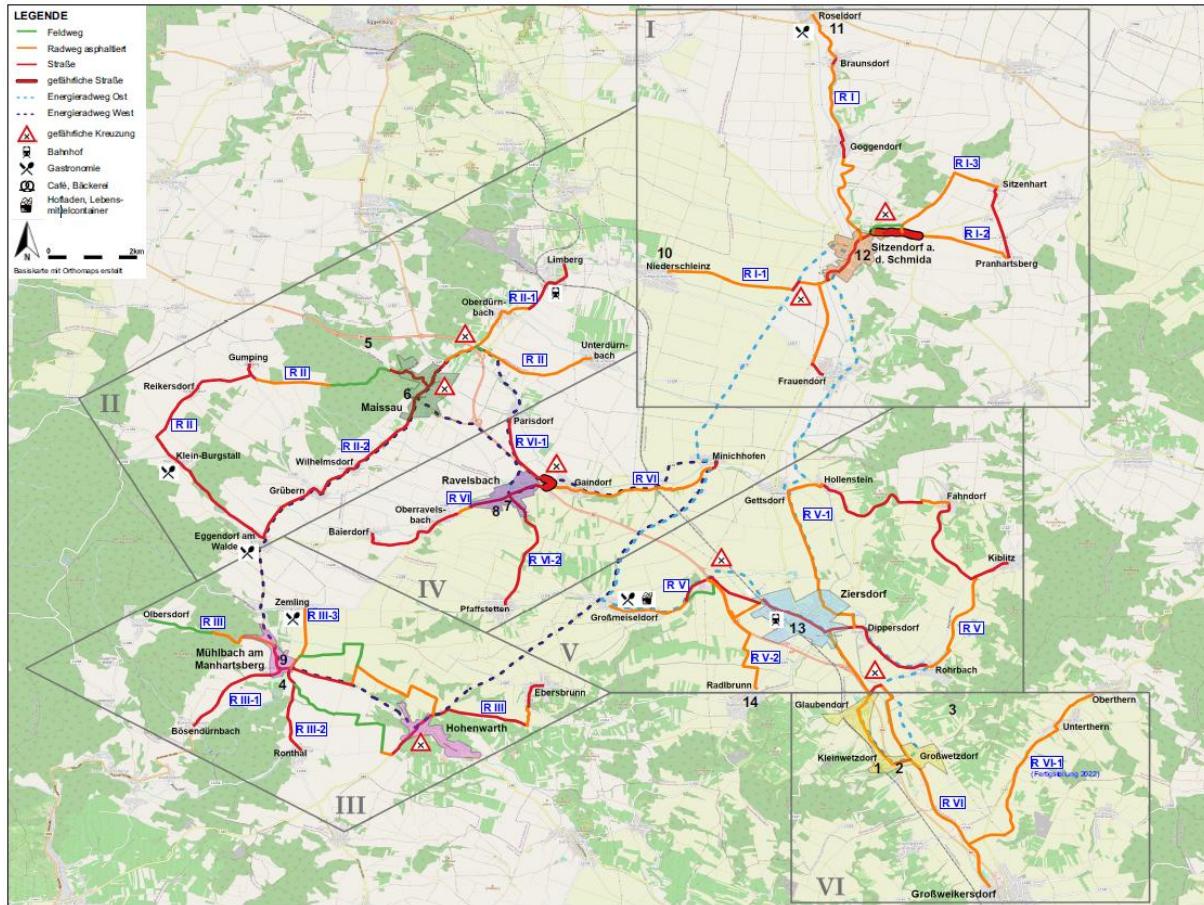
Die Bedeutung des Fahrrades nimmt gerade jetzt in Zeiten des voranschreitenden Klimawandels signifikant zu. Das Bewusstsein fürs „Alltagsradelns“ sowie „Kurzstreckenradelns“ steigt seit 2018 stetig. Die Gründe dafür sind nach Rückfragen bei den Radler:innen vielfältig: erstens ist der Bewegungsausgleich am Fahrrad gut für die körperliche Gesundheit, zweitens spart man sich viel Geld und verursacht weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen am Fahrrad. Eine Hochrechnung der KEM Schmidatal aus 2021 ergibt, dass bei Alltagsradwegen von durchschnittlich acht Kilometer (von den Katastralgemeinden ins Gemeindezentrum und wieder retour), welche man rund 200 Tage im Jahr mit dem Fahrrad anstatt des PKW zurücklegt, rund 280 Kilogramm CO<sub>2</sub> einsparen kann!



Daher erfolgte in den letzten fünf Jahren die Errichtung bzw. Verbesserung der Radwegestrukturen im Schmidatal hauptsächlich durch KEM-initiierte Maßnahmenpakete. Für die Schmidataler Bevölkerung und speziell Alltagsradfahrer:innen sowie für touristische Radfahrer:innen wurde das Radwegenetz an kritischen Stellen bereits auf Vordermann gebracht und vor allem Lücken zwischen vereinzelten Radwegen geschlossen, um ein sicheres Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad gewährleisten zu können.

- 2,08 Kilometer Radwegausbau von Sitzendorf/Schmida nach Sitzenhart
- 0,22 Kilometer Lückenschluss von Sitzendorf/Schmida nach Roseldorf
- 0,50 Kilometer Radwegausbau von Ziersdorf nach Großwetzdorf
- 0,35 Kilometer Geh- und Radweg von Sitzendorf/Schmida nach Pranhartsberg
- 1,60 Kilometer Radverbindungsweg zwischen Radlbrunn, Glaubendorf und Ziersdorf
- 0,20 Kilometer Lückenschluss von Sitzendorf/Schmida nach Niederschleinz
- 1,00 Kilometer Radwegausbau von Oberdürnbach nach Limberg (Bahnhof)

Der Radwegeausbau und die Lückenschlüsse erfolgten anhand der KEM-Erhebung aus dem Jahr 2021/2022, die für die Entwicklung der regionalen „Radkarte“ erforderlich war. Insgesamt verzeichnen wir 280,65 Kilometer gekennzeichnete und gut ausgebauten Radwege durch die gesamte KEM-Region. Aus der Erhebung folgt jedoch auch, dass es immer noch zu wenige sichere Radwege zu den Bahnhöfen (nach Limberg-Maissau und Ziersdorf bzw. Großweikersdorf). Die Verbindungsstraßen in die Ortszentren, wo in den meisten Fällen Nahversorger/Einkaufsmöglichkeiten, Apotheken, Ärzte, etc. angesiedelt sind, sind ebenfalls wenig zufriedenstellend. Ein Ausbauplan gemäß der Radkarte und gemeindeinternen Konzepten wurde bereits erarbeitet und konkretisiert, es scheitert zurzeit (trotz lukrativer Förderungen seitens des Landes Niederösterreich) an der Finanzierung der Projekte.



**Abbildung 4: Radkarte Schmidatal mit den regionalen „Energie-Radwegen“ und Alltagsradwegen**

Auch wenn die Radwege im Schmidatal noch ausbau- und verbesslungsfähig sind, wurden gerade für touristische Zwecke unterschiedliche neue Radrouten gestaltet, beschildert, markiert und in einem übersichtlichen Radkartenformat veranschaulicht. Die KEM konnte ebenfalls neue „Energie-Radwege“ entlang umgesetzter KEM-Projekte schaffen, welche sich großer Beliebtheit erfreuen.

Weitere bekannte, regionale und auch überregionale Radwege sind:

- Weinviertel DAC-Radweg
- Amethyst-Radweg
- Riesling-Radweg
- Rivaner-Radweg
- Schmidataler Radroute

Entlang der unterschiedlichen Radrouten wurden in jeder Gemeinde Radservicestationen gemeinsam mit der LEADER-Region umgesetzt. Die bestehenden, sechs Servicestationen wurden vorrangig an stark frequentierten Stellen (z.B. Hauptplätzen, Gasthäuser und Tankstellen) errichtet.



# Mobilitätsstrategie Schmidatal

Die Öffnung des Ostens und der EU-Beitritt Österreichs haben die räumliche und verkehrsgeografische Rolle des Schmidatals nachhaltig verändert. Die Region ist heute Teil eines dynamischen mitteleuropäischen Verflechtungsraums, in dem sich wirtschaftliche, gesellschaftliche und verkehrliche Entwicklungen zunehmend grenzüberschreitend vollziehen. Das anhaltende Wachstum der Nachbarstaaten Tschechien, Slowakei und Ungarn sowie die damit verbundenen Wirtschafts- und Pendlerströme führen dazu, dass die Metropolregion Wien-Niederösterreich zu den am stärksten wachsenden Regionen Europas zählt. Diese Entwicklungen wirken sich unmittelbar auf das Verkehrsaufkommen, die Mobilitätsbedürfnisse und die Infrastruktur im Schmidatal aus.

Gleichzeitig steht der Verkehrssektor europaweit vor einem grundlegenden Wandel. Die Europäische Union, der Bund und das Land Niederösterreich verfolgen ambitionierte Klimaziele, die eine deutliche Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen, eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger sowie den raschen Ausbau emissionsfreier Mobilität vorsehen. Strategien wie die EU-Mobilitätsstrategie für ein nachhaltiges und intelligentes Verkehrssystem, der österreichische Mobilitätsmasterplan 2030 sowie das niederösterreichische Mobilitätskonzept 2030+ setzen dabei konsequent auf Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und technologische Innovation. Fuß- und Radverkehr, ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr, barrierefreie Mobilitätsangebote sowie neue, flexible Systeme wie Mikro-ÖV bilden zentrale Säulen dieser Entwicklung.

Für das Schmidatal bedeutet dies, dass Mobilität künftig nicht mehr ausschließlich über den motorisierten Individualverkehr definiert werden kann. Vielmehr braucht es ein integriertes, multimodales Mobilitätssystem, das den ländlichen Raum bestmöglich erschließt, regionale Zentren anbindet und gleichzeitig zur Erreichung der Klima- und Energieziele beiträgt. Gut abgestimmte Verkehrsangebote, sichere und attraktive Infrastrukturen für aktive Mobilität sowie innovative Lösungen wie On-Demand-Verkehre oder die intelligente Nutzung von E-Mobilität sind entscheidende Faktoren für die Zukunftsfähigkeit der Region.

Ein vielfältiges, nachhaltiges und leistbares Mobilitätsangebot ist somit nicht nur Voraussetzung für funktionierende Alltagsmobilität, sondern auch eine zentrale Grundlage für Lebensqualität, Standortattraktivität und Klimaschutz im Schmidatal. Das vorliegende Mobilitätskonzept setzt genau hier an und versteht sich als strategischer Beitrag zur langfristigen, klimaverträglichen Entwicklung der KEM-Region Schmidatal-Manhartsberg.

**„Noch vor zwanzig Jahren wurden alle Wege ausnahmslos mit dem Auto zurückgelegt. Heutzutage fahren viele (und vor allem junge) Menschen bspw. mit dem Fahrrad zum Bahnhof, mit dem Zug in die Arbeit und gehen am Abend zu Fuß einkaufen. Das Auto ist nicht mehr der Mittelpunkt der Fortbewegung und wird es künftig noch weniger sein! Diese Entwicklungstendenz hin zur multimodalen Mobilität muss im Schmidatal berücksichtigt werden!“**



## Fußverkehr

Gehen ist die grundlegendste Form der Mobilität – und eine der nachhaltigsten! Daher beginnt ein gutes Mobilitätsmanagement bereits beim „Zu-Fuß-Gehen“. Egal wohin die Reise geht, einen Teil des Weges legt man unweigerlich zu Fuß zurück – zum Beispiel zur Arbeit, zur Schule oder zum Bahnhof.

Traurige Tatsache ist jedoch auch, dass selbst für die kürzesten Wege in der Regel das Auto als Fortbewegungsmittel herangezogen wird. Nur „die letzten paar Meter“ sollen „bequemlichkeitshalber“ per pedes zurückgelegt werden. Das bedeutet aber gleichzeitig mehr Verkehrsaufkommen, Lärm, Parkplatznot und weniger Verkehrssicherheit auf den Straßen und folglich meist (noch) weniger Fußgänger:innen.

In der Vergangenheit wurde in der KEM Schmidatal-Manhartsberg noch keine Planung für den Fußgänger:innen-Verkehr vorgenommen. In künftigen Arbeitspaketen soll auf den Fußverkehr verstärkt Rücksicht genommen werden. In diesen sollen bspw. **Gehsteige in schlechtem Zustand und gefährliche Querungen** eruiert und die **Trennung von Rad-, Fuß- und KFZ-Verkehr** vorangetrieben werden. Ein **passendes Fußverkehrskonzept** soll **sichere Schulwege und Schulvorplätze** aufzeigen. Bei der **Planung von Qualitätsplätzen (Aufenthaltsräume und Begegnungszonen)** sollen Bürger:innen in Form von Workshops mit Expert:innen aktiv miteinbezogen werden. Weiters sollen vorhandene **Gehwege attraktiviert** werden.

## Förderungen und Unterstützungsangebote:

1. Aktionsprogramm [klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität & Mobilitätsmanagement Bundesförderung für Fußverkehrsprojekte in Österreich](#)  
Gefördert werden Investitionen zur Aufwertung der Fußwege im Ort:
  - Attraktive, barrierefreie Gehwege,
  - Verkehrsberuhigte Wohnstraßen, Begegnungszonen, Fußgängerzonen,
  - Gehsteigverbreiterungen über Mindestbreite hinaus,
  - Barrierefreie Querungsstellen und
  - Verbindungen zu ÖV-Haltestellen
  - **Begleitende Maßnahmen**, bspw. Bewusstseinsbildung, Mobilitätsmanagement und lokal verankerte Maßnahmen zur Förderung des „Zu-Fuß-Gehens“
  - **Planungsleistungen**: Konzept- und Planungsleistungen des lokalen Fußverkehrskonzeptes bzw. Masterplans Gehen sind ebenfalls eingebettet und förderfähig (z. B. bis 10 % der Investitionskosten, wenn im Antrag enthalten) mit bis zu 40% der förderfähigen Kosten! Für kleine Gemeinden ist hierfür ein **örtliches Fußverkehrskonzept** nötig.
2. Nationaler [Masterplan Gehen 2030](#)  
**Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich** des BMIMI, die die Ziele für den Fußverkehr bis 2030, inkl. Sicherheit, Barrierefreiheit, Qualitätsplätze, Orts- und Schulwegkonzepte definiert und eine Basis für viele Förderprogramme (insbesondere für die Bundesförderung klimaaktiv mobil) darstellt.
3. [NÖ Verkehrssicherheitsfonds](#)  
Förderung für Maßnahmen, die die **Sicherheit im Straßenverkehr** verbessern. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Bewusstseins- und Bildungsmaßnahmen, Studien, Planungen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenraum sind hier abbildbar. Auch Maßnahmen bzgl. gefährlicher Fußgängerquerungen oder unsichere Schulwege können thematisieren werden.



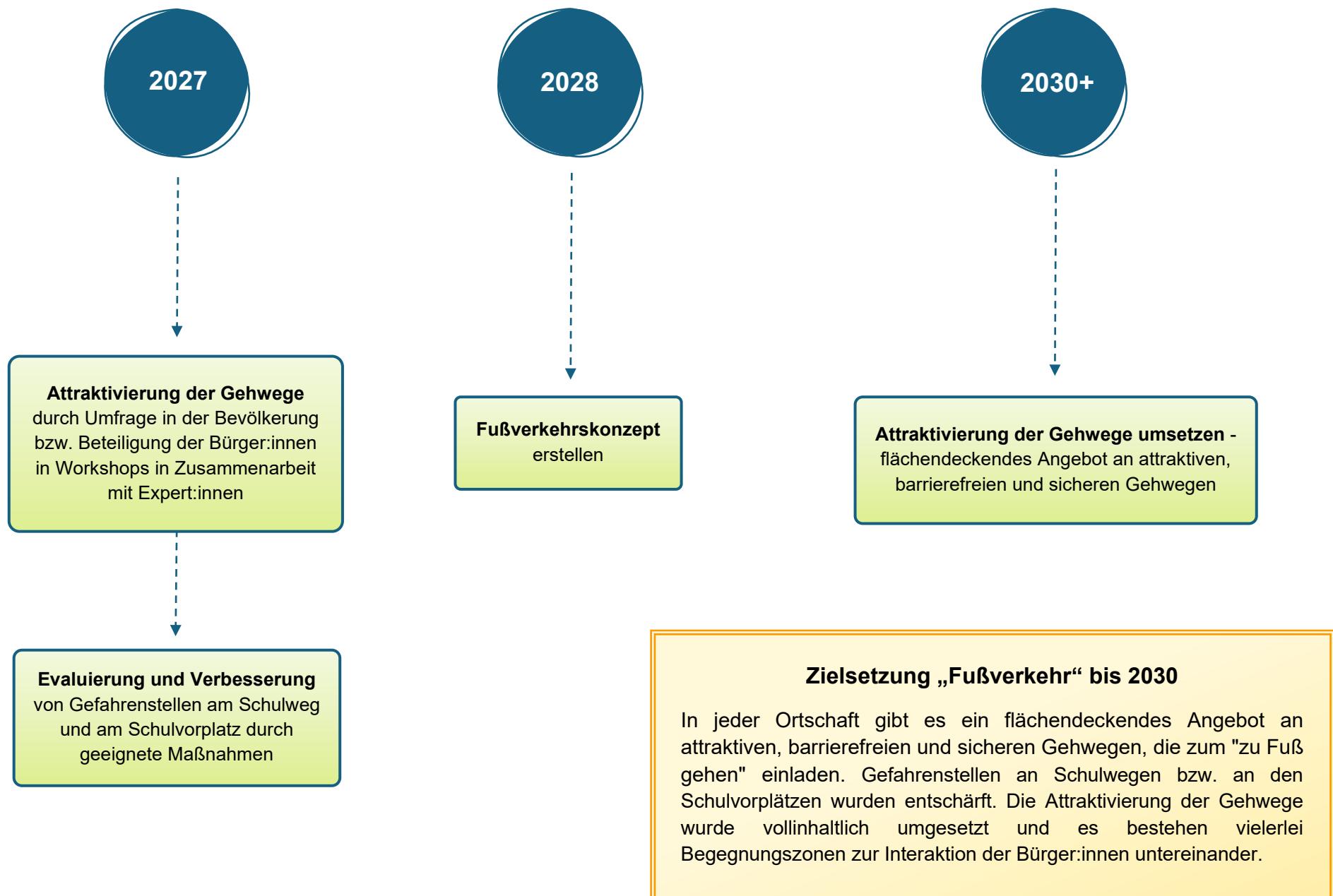
4. [Österreich zu Fuß](#)

**Nationale Initiative für den Fußverkehr**, die neben fertigen Paketen für Gemeinden und Städte sowie für Unternehmen auch Mitmachaktionen und Veranstaltungen für alle Menschen in Österreich bietet. Zum Download stehen folgende Dokumente:

- Infopaket
- „GEHmeinde-Analyse“
- Anleitung bzgl. Fußverkehrskonzept
- Gemeinde-Checkliste
- Anleitungen für bspw. Schulstraßen, bewusstseinsbildende Maßnahmen, etc.
- Kommunikationsmaterialien wie bspw. Flyer, Poster, Textbausteine, etc.

5. [Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds \(VSF\)](#)

Fond zur Förderung der Verkehrssicherheit in Österreich: Förderungen für strategische Projekte zur **Verkehrssicherheit auf Bundesebene**, z. B. Studien, Konzepte, Verkehrserziehung oder Forschung an Sicherheitsthemen (z. B. analysierende Studien zu Schulwegen, Gefahrenstellen). Diese können ergänzend zur Infrastrukturförderung genutzt werden, besonders für Konzept- & Sicherheitsanalysen. Antragsberechtigt sind hierbei nur Unternehmen und Universitäten/Forschungseinrichtungen, keine Gemeinden!





## Radverkehr

Die durchschnittliche Wegelänge der Niederösterreicher:innen beträgt 15 Kilometer pro Tag und etwa 40% der PKW-Wege sind kürzer als fünf Kilometer. (Erhebung aus 2008) Diese Wege könnten auf den Aktivverkehr (Radfahren oder zu Fuß gehen) verlagert werden.

Neben den überregionalen, touristischen Radwegen „Rivaner“ und „Riesling“ gibt es bereits eine Vielzahl an sicheren, alltagstauglichen Radwegen innerhalb der Ortschaften und Gemeindezentren der Region. Die **Erstellung eines „Alltags-Radwegenetzes“ wurde 2022 abgeschlossen** und legt nun den Grundstein für alle weiteren Vorhaben in den nächsten Jahren (siehe Abb. 4). Laufend werden die Rückmeldungen der Bürger:innen eingeholt und am **Ausbau des Radwegenetzes** durch die Region gearbeitet. Entlang des regionale „Energieradweges“ gibt es **sechs Servicestationen** für (Elektro-)Fahrräder.

Es konnten bereits sieben Radwege mit einer insgesamten Länge von ca. sechs Kilometer neu geschaffen werden. Den Radfahrer:innen stehen im Schmidatal sechs öffentliche, frei zugängliche Servicestationen zur Verfügung. Die Schmidataler Radkarte zeigt alle Ergebnisse der Erhebung aus 2021/2022 (Abb. 4).

Einige Maßnahmen zur aktiven Radmobilität konnten also bereits umgesetzt werden. Es fehlt jedoch noch an einem **übersichtlichen Orientierungssystem (Beschilderungssystem)** zur Sichtbarmachung des Radverkehrs und der Radrouten durchs Schmidatal. Die **Behebung etwaiger Gefahren- und Problemstellen** entlang der Radrouten und zu stark frequentierten, (öffentlichen) Gebäuden wie bspw. Schulen, Kindergärten, Bahnhöfe, etc. hat eine hohe Priorität. Im Zuge dessen sollen **sichere und komfortable Radabstellanlagen** errichtet bzw. erweitert werden.

Für Touristen muss das **Übernächtigungsangebot** ausgebaut und ein **Leihradssystem** (Bike-Sharing) entwickelt werden. Es sollen „**Rad- und Wandererlebnis-Packages**“ durch die Region gemeinsam mit den Beherbergungsbetrieben und Gastronom:innen entworfen werden.

Vor allem bei Kindern und Jugendlichen soll das **Fahrrad als Verkehrsmittel gestärkt** werden. Dies könnte durch Trainings- und Sicherheitsworkshops oder Landesinitiativen (z.B. Klimafit zum Radlhit, Österreich radelt, etc.) geschehen. Zusätzliche **Kampagnen inkl. Gewinnspiele** sollen die Erwachsenen zum Radfahren animieren.

**„100 Kilometer am Fahrrad sparen rund 6 Liter Benzin oder Diesel bzw. 17 Kilogramm an CO2-Emissionen!“**

## Förderungen und Unterstützungsangebote:

### 1. Landesförderung Niederösterreich – Radverkehrsanlagen

Die wichtigste Förderung auf Landesebene für Radinfrastruktur in **Niederösterreich** ist die „**Förderung von Radverkehrsanlagen**“. Gefördert wird hierbei die Planung & Errichtung von Radverkehrsanlagen (z. B. kombinierte Geh- und Radwege, Radwege, Brücken und Unterführungen). Auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Radwegverbindung zu Bahnhöfen) und Entschärfung von Gefahrenstellen (Querungshilfen, Unterführungen) werden als Ziel genannt – wenn diese im Rahmen einer



Radverkehrsanlage umgesetzt werden. Die Förderquote beträgt bis zu 70% für Gemeinden in ländlichen Gebieten!

2. **Bundesförderungen über „klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität & Mobilitätsmanagement“**

Das **Bundesförderprogramm klimaaktiv mobil** unterstützt Radverkehr auf mehreren Ebenen, insbesondere wenn ein Rad-Netzausbaukonzept existiert. Förderungen gibt es für überregionale, regionale oder kommunale Radnetzausbauprogramme, inklusive Planungs- und Baukosten bzw. Maßnahmen zur Förderung und Bewerbung von Radverkehr und zur Integration in nachhaltige Mobilitätsstrategien.

3. **Bundesförderungen Radabstellanlagen**

Es gibt **bundesweite Förderungen** speziell für die Errichtung von Radabstellanlagen (z. B. sichere, versperrbare Ständer, Boxen, Fahrradkäfige, teils auch mit E-Ladestationen). Gefördert werden öffentliche Körperschaften, Vereine und Gemeinden. In vielen Fällen inkludiert diese Förderung auch E-Ladepunkte pro Radabstellplatz ( $\leq 5$  kW).

4. **Weinviertel-Tourismus GmbH – Unterstützung für Radverkehr & Radtourismus**

Die **Weinviertel-Tourismus GmbH** ist die zentrale regionale Tourismusorganisation für das Weinviertel in NÖ (Sitz in Poysdorf). Sie unterstützt Gemeinden, Betriebe und Projekte beim Ausbau des **Radtourismus**, der **Radnetz-Qualität** und der **Sichtbarkeit touristischer Radwege** – mit Fokus auf ganzheitliche Erlebnisse und touristische Wertschöpfung. Die Weinviertel-Tourismus GmbH unterstützt bei

- der Radwegoffensive Weinviertel, in deren Rahmen alle touristisch relevanten Radwege im Weinviertel bereits umfassend **befahren, digitalisiert und neu beschildert** werden
- der regelmäßigen Befahrung der Radrouten sowie bei der Übermittlung etwaiger Verbesserungsvorschläge (z.B. **Neubeschilderung**, mögliche **Routenoptimierungen** für mehr Sicherheit und Komfort, aber auch Planungsgrundlagen für Sanierungs- oder Optimierungsbedarfe entlang des Netzes)
- der Zusammenführung von regionalen und touristischen (überregionalen) Projekten
- der Vermarktung von Radpartner-Betrieben und Serviceangeboten, u.v.m.

5. **Hannes Weitschacher tourism consulting e.U. – Tourismus- & Projektberatung**

Herr Weitschacher bietet fachliche **Begleitung, Beratung und Projektunterstützung in verschiedenen tourismusbezogenen Bereichen** an, insbesondere:

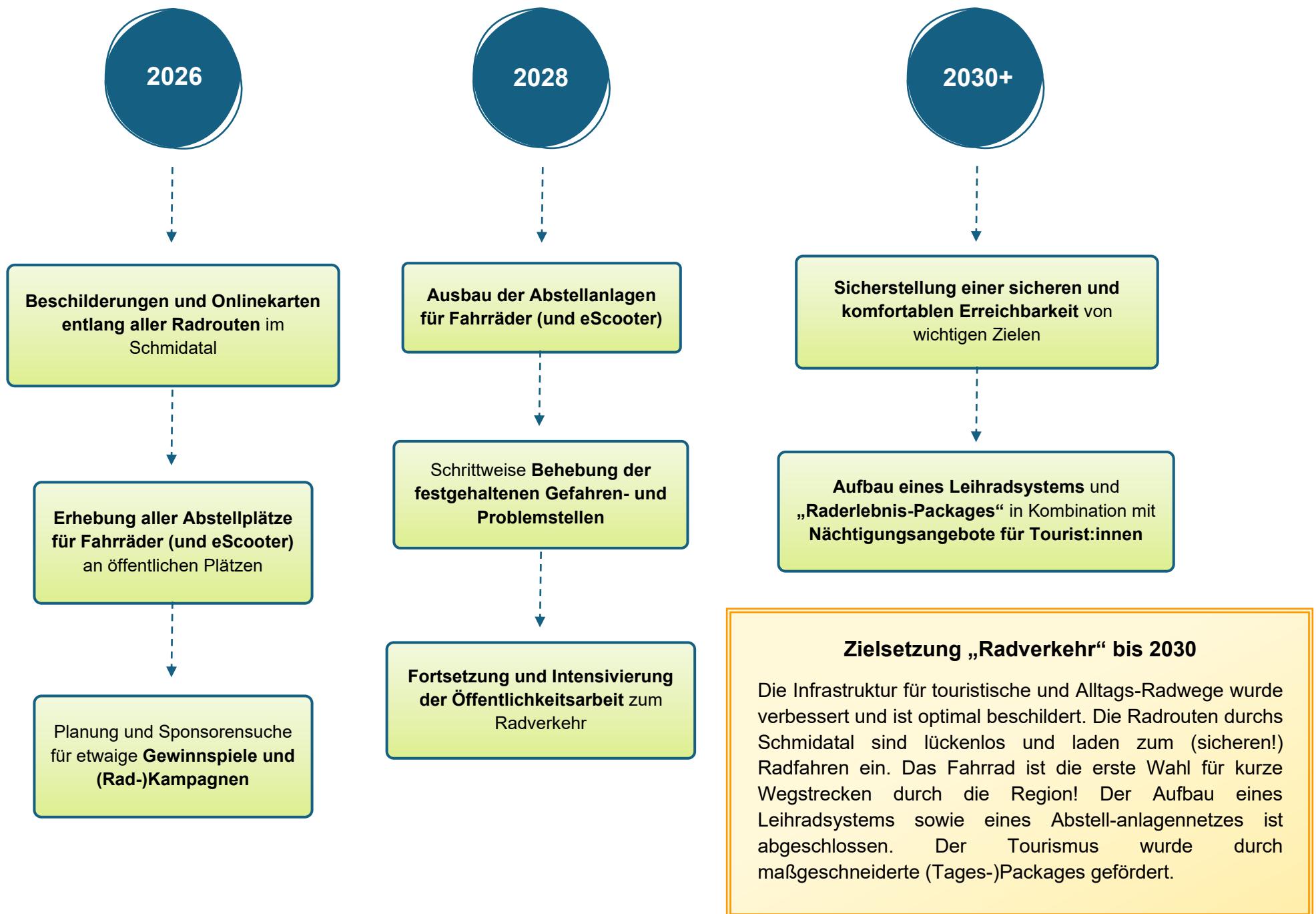
- Freizeittourismus (inkl. Rad- und Wanderwege)
- Radwegausbau, -konzeption und touristische Integration
- Analyse und Entwicklung von touristischen Angeboten
- Strategische Konzepte für Gemeinden, Regionen, Destinationen und Betriebe
- Unterstützung von der Idee bis zur Umsetzung – inklusive Projektplanung, Akquise und Realisierung
- Zielgerichtete Beratung zur nachhaltigen Entwicklung und Authentizität touristischer Projekte

Herr Weitschacher bietet fachkundige Expertise in folgenden Bereichen:

- Evaluierung & Konzeption der geplanten Rad- und Beschilderungssysteme
- Touristische Einbettung des Alltagsradnetzes in regionale Angebote
- Qualitätsanalysen & Projektberichte (z. B. Radwegqualität, Angebots- und Erlebnisbewertungen)



- Förder- und Partnerstrategie – also: wie Projekte so formuliert werden, dass sie bei Förderstellen (LEADER, ecoplus, Bundesprogramme, Landesförderung) maximale Chancen haben
- Vernetzung mit Gastronomie, Unterkünften, Servicepartnern (z. B. Radpartner-Netz) zur Erhöhung der touristischen Wertschöpfung





## Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Verkehr auf Niederösterreichs Straßen ist in den letzten Jahren jährlich um ein paar Prozente gestiegen. Das liegt vor allem daran, dass Niederösterreich an einer Schnittstelle von wichtigen nationalen und internationalen Verkehrskorridoren liegt.

MIV (Abkürzung für „Motorisierter Individualverkehr“) umfasst alle Kraftfahrzeuge, die individuell von Personen genutzt werden. Dazu zählt u.a. die Nutzung von PKW, KFZ im Gemeindefuhrpark, Mietfahrzeugen, Carsharing-Fahrzeuge und (Anrufsamml-)Taxis. Dabei ist das private Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel, da es oftmals „die einzige und/oder einfachste Möglichkeit darstellt, um von A nach B zu kommen“! Tourist:innen können sich in der Region ohne PKW nur schwer von einer Attraktion zur nächsten fortbewegen.

Die KEM bearbeitete seit ihrem Bestehen (2013) in jeder Weiterführungsphase Mobilitätsthemen. Daher konnten bis heute bereits einige Erfolge im MIV (u.a. beim Ausbau der Infrastruktur an E-Ladestellen, bei der Erstellung von Fahrtendienstkonzepte und der Umstellung des Gemeindefuhrparks auf E-Fahrzeuge) erreicht werden. Bis 2030 muss jedoch noch viel passieren, um den MIV klimafit zu machen! Es muss bspw. der **Ausbau an E-Tankstellen** vorangetrieben, ein geeignetes **Carsharing- oder Fahrgemeinschafts-Modell** gefunden, der **gesamte Gemeindefuhrpark auf alternative Antriebsarten** umgestellt und vor allem eine Menge **bewusstseinsbildende Maßnahmen** für alternative Mobilitätsangebote und den Umstieg von fossilen auf erneuerbare Antriebe für Private durchgeführt werden!

**Ziel ist es, bei den neu-zugelassenen Fahrzeugen der Klasse M1 und N1 am gesamten Gemeindegebiet einen Anteil von 50% an klimafreundlichen KFZ zu erreichen.**

Wie in vorherigen Kapiteln bereits beschrieben, wird das NÖVOG-Programm (Verknüpfung des Linienverkehrs mit einem fortschrittlichen Mikro-ÖV-System sowie Optimierung des stark frequentierten Schülerverkehrs) vollends unterstützt. Nach Projektstart (im Frühling 2026) soll anhand der quartalsweisen Programmevaluierung ein **zusätzliches Carsharing- oder Fahrgemeinschaftsprogramm** (als Ergänzung zum NÖVOG-Fahrtendienstprogramm des Landes NÖ) diskutiert und ggf. konkretisiert werden. Eine umfangreiche Erhebung von potenziellen Carsharing-Standorten mitsamt Kostenschätzung, Regionsbefragung und Fördermöglichkeiten hat vonseiten der KEM bereits stattgefunden. Alternativ zu einem Carsharing-Modell könnte ein Fahrgemeinschaftsprojekt nach Vorbild anderer NÖ-Regionen oder NÖ-Gemeinden gestartet werden. Kleinräumig könnte ein **Gemeindebus-Konzept**, welches über das Land NÖ durch das „Nahverkehrsfinanzierungsprogramm“ gefördert wird, eine vielversprechende Bedienungsform sein!

Die Einführung von **Schulstraßen, generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohn- und Schulgebieten** sowie die **Ausweisung von Fahrradstraßen** hat hohe Priorität, da diese zweifelsohne Vorteile für alle Generationen in unserer Region bringen!

Die **Implementierung von Park&Drive-Anlagen** ist in vielerlei Hinsicht sinnvoll für die Region und unsere Bürger:innen. Einerseits ergibt sich durch Park&Drive-Anlagen die Möglichkeit für **Fahrgemeinschaften**, was eine deutliche **Kostensparnis für Pendler** und auch eine **Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen** mit sich bringt. Eine Erhebung möglicher Park&Drive-Anlagen und eine **Evaluierung der Parkraumbewirtschaftung** hat eine hohe Priorität für unsere Region.



## Förderungen und Unterstützungsangebote:

### 1. [eMove Austria – Dachprogramm für E-Mobilität](#)

Das **zentrale Förderpaket des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)** fördert folgende Inhalte:

- eCharge – Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur inkl. Schnelllader, Förderung bis zu 60 % der Investitionsmehrkosten
- eTruck – Förderung emissionsfreie Nutzfahrzeuge & Ladeinfrastruktur für Betriebe und Gemeinden
- eBus – Förderung für emissionsfreie Busflotten im ÖPNV inkl. Ladeinfrastruktur
- eRide – Förderung für E-Zweiräder, E-Motorräder, Ladestationen (Wallboxen, Standsäulen).

### 2. [ENIN – Initiative zur Umstellung von NFZ-Flotten auf emissionsfreie Antriebe](#)

Das **Förderprogramm der FFG** richtet sich an Gebietskörperschaften, um den Anteil emissionsfreier NFZ deutlich zu steigern. Die Fahrzeuge müssen jedenfalls in eine der Kategorien N1, N2 oder N3 fallen und es sind jedenfalls 10 N1-Fahrzeuge umzustellen (keine Beschränkungen für N2 & N3)!

### 3. [NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm \(NÖ NVFP\)](#)

Die **Förderung für regionale und kommunale Mobilitäts- und ÖPNV-Projekte** umfasst bspw. Verbesserungen im ÖPNV-Angebot, Infrastruktur (Umsteigestellen, P&R), Kommunikationssysteme, den Betrieb und die Erweiterung von Linien, Einführung bedarfsgesteuerter Angebote (Anrufsammeltaxi, Rufbus). Projekte müssen mit dem Landesmobilitätskonzept abgestimmt sein. Das Förderangebot kann für Projekte wie Rufbusse, Gemeinde-Busse, On-Demand Mobilität und Park-&-Ride-Angebote genutzt werden.

### 4. [Verkehrsberatung NÖ](#)

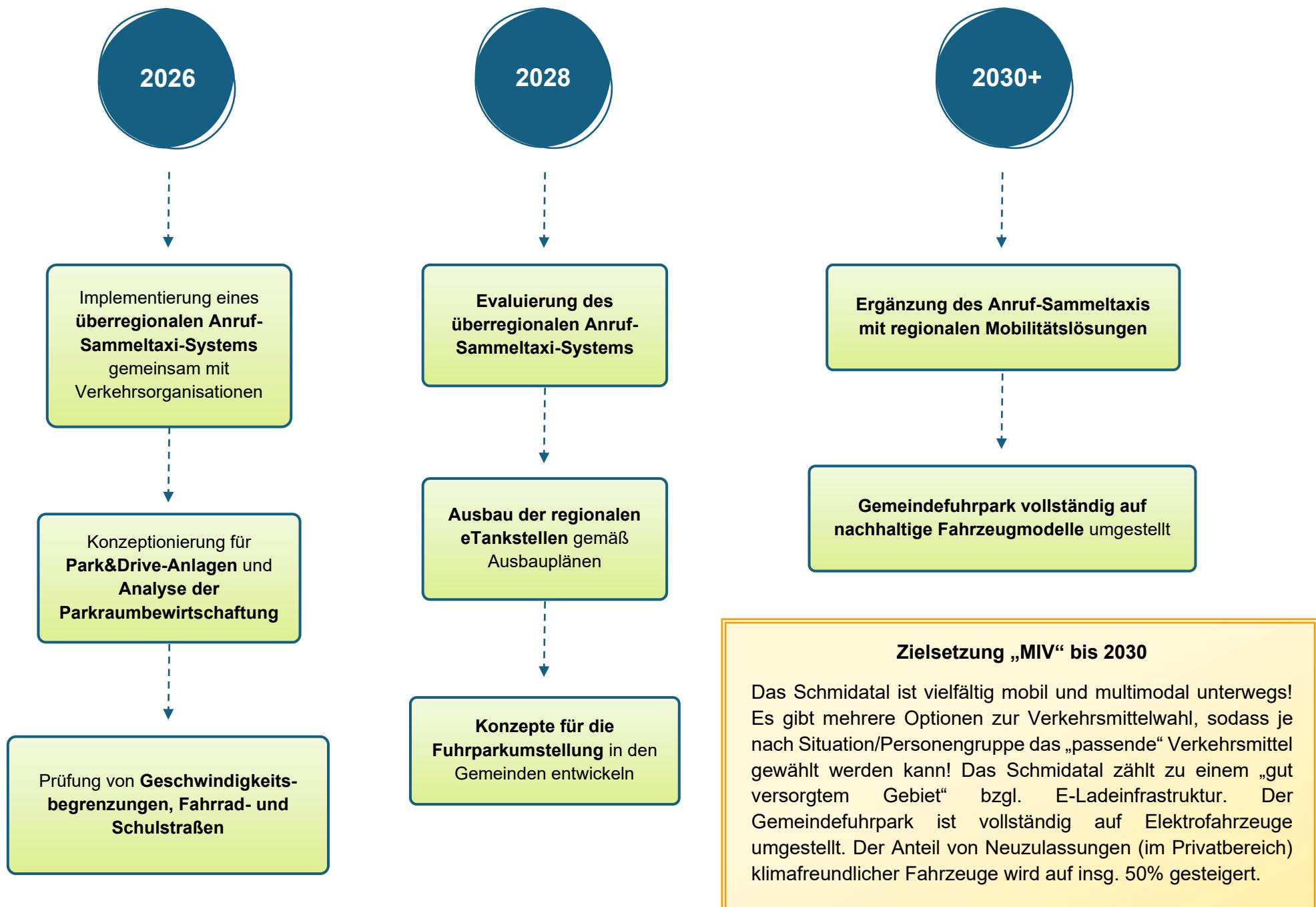
Das Land NÖ bietet **kostenfreie fachliche Unterstützung** für Gemeinden bei **Verkehrsplanungs- und Mobilitätsberatungen** (z. B. Begegnungszonen, Schulwegsicherung, Radverkehr). Die Beratung ist jedoch keine Detailplanung, sondern konzeptioneller und strategischer Support. Das ist ideal, um die künftigen Ideen (z. B. Fuhrpark-Umstellung, Carsharing, Bewusstseinsprojekte) **gemeinsam mit Expert:innen zu entwickeln**.

### 5. [Mobilitätsmanagement NÖ](#)

Über **NÖ-Regional** bzw. das **Mobilitätsmanagement NÖ** bekommt man eine gezielte **Mobilitätsberatung** bzgl. Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Carsharing, Pendlerlösungen, Fahrgemeinschaften, etc.

### 6. [Mobil-am-Land.at](#)

Das Portal listet **Förder- und Unterstützungsprogramme zur aktiven Mobilität und bedarfsorientierten Systemen** (z. B. Mikro-ÖV) ab. Abgebildet werden Informationen bzgl. Carsharing, Mitfahrbörsen/Ridesharing und Bedarfsverkehr.





## Öffentlicher Verkehr

Wie in Abb. 2 gezeigt wird, läuft die Bahnlinie der Franz-Josefs-Bahn mit den „Kopfbahnhöfen“ in Ceske Velenice bzw. Gmünd im Waldviertel und dem Franz-Josefs-Bahnhof in Wien durch die Region Schmidatal. Die Franz-Josefs-Bahn bietet dabei Haltestationen in bzw. um die Region Schmidatal: Limberg-Maissau (Maissau), Ziersdorf und Großweikersdorf (angrenzend an die Gemeinde Heldenberg).

Die Abstellmöglichkeiten für PKW („Park&Ride“) bei den Bahnhöfen der Region sind bereits gut ausgebaut. Die ÖBB plant im Zuge der **Modernisierung des „Zielnetzes 2040“ eine Sanierung der Bahnhöfe Limberg-Maissau und Ziersdorf** und im Zuge dessen auch eine Erweiterung und Modernisierung der P&R- bzw. B&R-Anlagen. Gemeinsam mit dem Land NÖ werden die vorhandenen Strukturen weiter ausgebaut. Künftig werden sich die KEM und die Gemeinden über einen Ausbauplan hinsichtlich öffentlicher Radabstellplätze bei Nahversorgern, Kindergärten, Schulen, etc. Gedanken machen und die Radinfrastruktur innerorts weiter verbessern. Eine Kooperation mit der ÖBB und dem Land NÖ bzgl. P&R-Anlagen bei den Bahnhofstandorten (welche teilweise im Eigentum der ÖBB sind) ist nicht geplant.

Fokus wird hierbei, wie bereits im vorigen Kapitel erwähnt, auf das Anruf-Sammeltaxi der NÖVOG (**Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.**) gelegt. Die NÖVOG befindet sich zurzeit in der Ausschreibung für **bedarfsgesteuerten Individualverkehr mittels Anrufsammeltaxis (AST)**, welcher flächendeckend in der gesamten KEM-Region sowie über die Bezirksgrenzen hinaus verwirklicht werden soll. Hierbei soll einerseits der öffentliche Linienverkehr (Regionalbus- und Schienenverkehr) mit Mikro-ÖV-Systemen (flexiblem AST) verknüpft werden und andererseits auch der stark frequentierte Schülerverkehr optimiert werden. Das Angebot des flexiblen AST soll von Montag bis Samstag zur Verfügung stehen. Mindestens 38,5% der AST-Fahrzeuge (Busse und PKWs) werden elektrisch betrieben. Der „Flex-Verkehr“ geht im ersten Halbjahr 2026 in die Umsetzungsphase, an der sich die KEM tatkräftig beteiligen wird. Der Projektstart wurde auf **Herbst 2026** angesetzt.

### Zielsetzung „Öffentlicher Verkehr“ bis 2030

Egal ob Jugendliche zu Freizeit- oder Sporteinrichtungen, Senior:innen zum Einkaufen oder zum Arzt oder Touristen:innen die Gegend erkunden wollen: All dies funktioniert flexibel, einfach und unkompliziert mit neuen Öffi-Systemen.

Fokus wird dabei aber auf bestehende (und bereits genehmigte) Systeme gelegt, die von NÖ Landesverkehrsorganisationen oder der Österreichischen Bundesbahn AG getragen werden. Eine tatkräftige Unterstützung vor Ort ist vor allem für unsere Bürger:innen sichergestellt, um das bestmögliche ÖV-System anbieten zu können.



## Wirtschaftsverkehr

Die Niederösterreichische Güterverkehrsstrategie umfasst mehrere Handlungsfelder:

- Verlagerung weit laufender Transporte auf die Schiene und Wasserstraße
- Schaffung intermodal optimierter Transportketten durch Angebote im kombinierten Verkehr
- Erschließung der Wirtschaftsstandorte mit hochrangiger Infrastruktur
- Initiativen auf europäischer Ebene zur Positionierung des Verkehrsknotens Niederösterreich und zur Verbesserung der Wertschöpfung im Güterverkehr

Für die Schieneninfrastruktur ist jedoch vorrangig der Bund zuständig! Initiativen des Landes NÖ betreffen die Bereitstellung von Kooperations- und Kommunikationsplattformen, um gemeinsame Perspektiven für einen umweltschonenden Güterverkehr zu entwerfen.

Ein vorausschauender Ausbau der Infrastruktur ist im Güterverkehr von besonderer Bedeutung. Das regionale Straßennetz ist in Abhängigkeit von Schwerverkehrsbelastungen hinsichtlich der Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den Schutz der Anrainer:innen zu adaptieren.

Gemäß „Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+“ soll u.a. der Straßengüterverkehr aufgrund erheblicher Umweltbelastungen und Verkehrssicherheitsprobleme in den Ortsdurchfahrten reduziert bzw. verlagert werden. Eine Routenbindung des überregionalen LKW-Verkehrs auf dem hochrangigen Netz wird angestrebt. Angesichts der „Mautflucht“ aus diesem Netz sind Restriktionen in den Gemeinden und Städten notwendig, sowohl für den Schwerverkehr (> 7,5 Tonnen) als auch – etwa in Wohngebieten oder im Bereich sensibler Nutzungen – für den übrigen Wirtschaftsverkehr (> 3,5 Tonnen). Derartige Durchfahrtsbeschränkungen werden vom Land NÖ zusammen mit den betroffenen Städten und Gemeinden entwickelt, wobei das Land NÖ die Datengrundlagen liefert und Verordnungen im Einvernehmen mit der regionalen Transportwirtschaft erlässt.

Die Region Schmidatal sieht in den o.a. Arbeitsbereichen jedoch keine relevanten bzw. notwendigen Maßnahmen, die von der Region oder dem Regionalmanagement übernommen werden soll/kann. Die NÖ-Güterstrategie ist relevant für Landes- und Bundesinitiativen, jedoch nicht für ein Regionalmanagement!

### Zielsetzung „Wirtschaftsverkehr“ bis 2030

Umweltbelastungen und Verkehrssicherheitsprobleme in den Ortsdurchfahrten – ein großes Problem im Schmidatal das der starke Straßengüterverkehr mit sich bringt. Eine Verlagerung der Transporte auf Schiene und Wasser ist unbedingt notwendig!

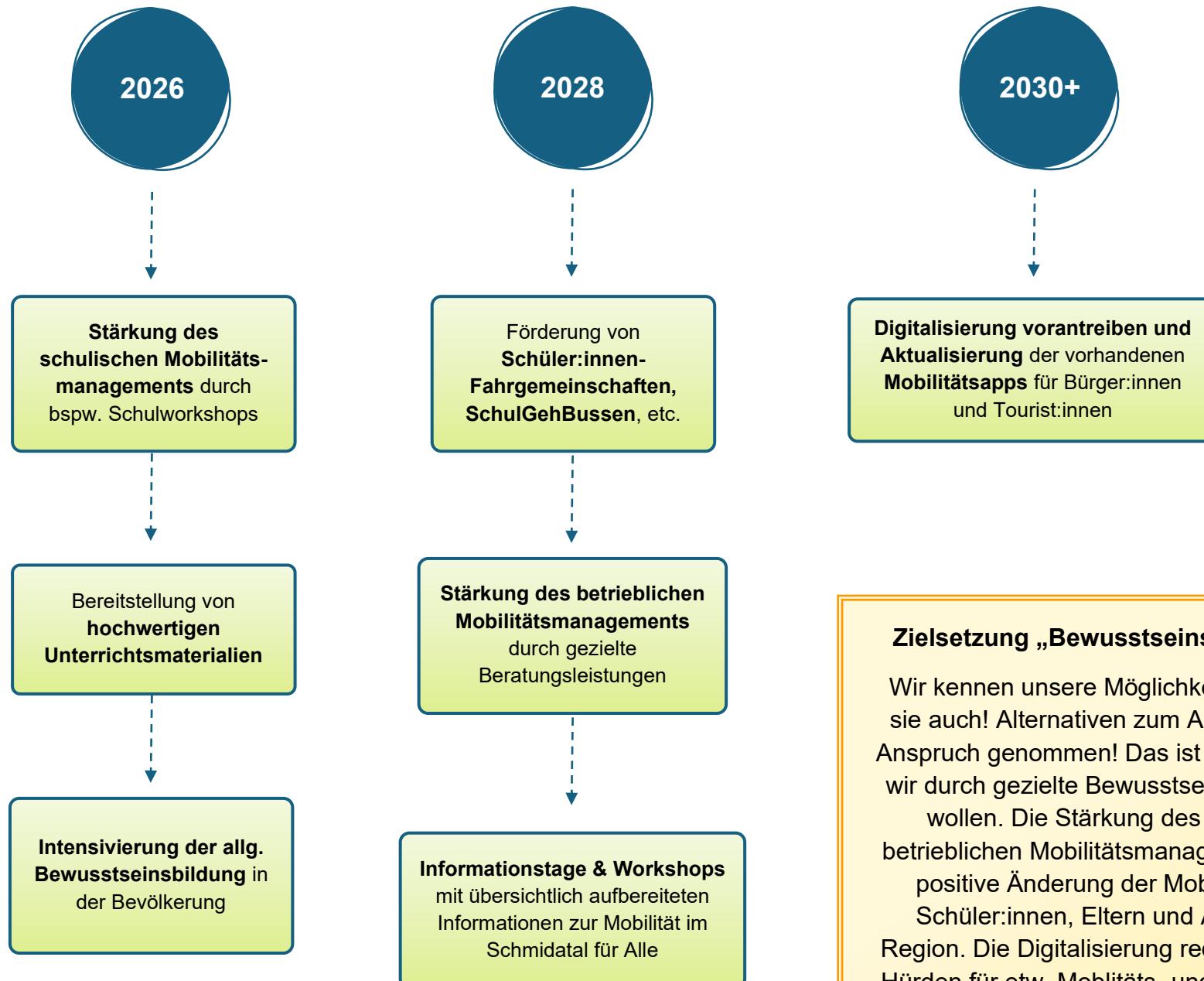
In den NÖ-Gemeinden werden mittlerweile Durchfahrtsbeschränkungen (verordnet vom Land NÖ zusammen mit den betroffenen Städten und Gemeinden) umgesetzt. Ein wichtiger Schritt, den die KEM und das Regionalmanagement vollends unterstützen! Die NÖ-Güterverkehrsstrategie ist jedoch aufgrund der umfangreichen landes- und bundesweiten Arbeitsbereiche nicht relevant für ein regionale Managementstrukturen.



## Bewusstseinsbildung

Nur wer die Möglichkeiten kennt, kann sie auch nutzen! Nachhaltige, gemeinsame und generationsübergreifende Mobilität soll in der Region Schmidatal langfristig etabliert werden. Ein umfangreiches Beratungsprogramm für alle Personengruppen ist hierfür unabdingbar, um auf die Vorteile, Möglichkeiten, Unterstützungen, etc. aufmerksam zu machen. Es gibt ein breites Unterstützungsangebot, das genutzt werden kann

Die KEM bearbeitete seit ihrem Bestehen (2013) in jeder Weiterführungsphase Mobilitätsthemen. Daher konnten bis heute bereits einige Erfolge im Bereich der Bewusstseinsbildung (u.a. Mobilitätspraxis-Tage hinsichtlich zukünftiger Mobilitätsformen – „Bidirektonalität“, Öffentlichkeitsarbeit, etc.) erreicht werden. Es bedarf jedoch noch vielen, weiteren Maßnahmen (wie bspw. die Stärkung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, der weiterführenden Bereitstellung umfassender Informationsmaterialien für Gemeinden, Betriebe und Privatpersonen sowie der vollständigen Digitalisierungen für Mobilitätsangebote und Fahrtenprogramme).



### Zielsetzung „Bewusstseinsbildung“ bis 2030

Wir kennen unsere Möglichkeiten und wir nutzen sie auch! Alternativen zum Auto werden gerne in Anspruch genommen! Das ist unser Anspruch, den wir durch gezielte Bewusstseinsbildung erreichen wollen. Die Stärkung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements bewirkt eine positive Änderung der Mobilitätsnutzung bei Schüler:innen, Eltern und Arbeitskräften der Region. Die Digitalisierung reduziert bürokratische Hürden für etw. Mobilitäts- und Fahrtenprogramme





## Zusammenfassung und Ausblick

---

Das Mobilitätskonzept der Klima- und Energiemodellregion Schmidatal-Manhartsberg analysiert umfassend die bestehende Verkehrs- und Mobilitätssituation und leitet daraus **strategische Handlungsfelder für eine nachhaltige Weiterentwicklung** ab. Weiters ergibt sich aus den Umfrageergebnissen **prioritäre Arbeitsbereiche** für die kommenden Jahre.

Die Region ist geprägt von einer starken Auspendlerstruktur: Rund 80 % der Erwerbstätigen arbeiten außerhalb des Schmidatals, vor allem in Wien und den umliegenden regionalen Zentren. Der motorisierte Individualverkehr dominiert den Modal Split, was sich in einem hohen **Motorisierungsgrad von rund 700 PKW pro 1.000 Einwohner:innen** widerspiegelt. Gleichzeitig wächst der **Verkehrsdruck auf den Hauptverkehrsachsen**, insbesondere entlang der B4 und B2, kontinuierlich.

Der **öffentliche Verkehr** stellt eine zentrale Alternative dar, insbesondere durch die Franz-Josefs-Bahn mit den Bahnhöfen Limberg-Maissau und Ziersdorf. Diese werden von einer großen Zahl an Pendler:innen genutzt, stoßen jedoch zu Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Busverbindungen ergänzen das Angebot, sind jedoch teilweise lückenhaft und zeitlich eingeschränkt. Flexible Mobilitätsangebote wie Anrufsammeltaxis zeigen grundsätzlich Potenzial, erfordern jedoch eine enge Verzahnung mit dem bestehenden ÖV sowie langfristige finanzielle Absicherung.

Im Bereich der **aktiven Mobilität** wurde in den vergangenen Jahren bereits ein beachtlicher **Ausbau des Radwegenetzes** erreicht. Dennoch bestehen weiterhin Defizite bei sicheren Alltagsradwegen, insbesondere bei Verbindungen zu Bahnhöfen, Ortszentren und Nahversorgern. Der **Fußverkehr** wurde bislang kaum systematisch berücksichtigt und stellt ein wesentliches Entwicklungsfeld dar – etwa im Hinblick auf sichere Schulwege, barrierefreie Gehwege und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Ein zentrales Zukunftsthema ist die **Elektromobilität**. Die Region ist derzeit als stark unversorgt mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur einzustufen. Ein konkreter Ausbauplan sieht jedoch eine deutliche **Erhöhung der Ladeleistung bis 2030** vor, insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen und an zentralen Standorten. Damit kann ein wesentlicher Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs geleistet werden.

Insgesamt zeigt das Mobilitätskonzept klar auf, dass die zukünftige Mobilität im Schmidatal nicht allein auf dem Auto basieren kann. Erforderlich ist ein **integriertes, multimodales System, das Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichen und individuellen Verkehr sinnvoll miteinander verknüpft**. Durch gezielte kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturmaßnahmen, neue Mobilitätsangebote, Bewusstseinsbildung und regionale Kooperationen kann es gelingen, die Mobilität klimafreundlicher, effizienter und sozial gerechter zu gestalten und damit die Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit der Region nachhaltig zu sichern.



## Appendix

---

### Umfrageergebnisse

Im Juli 2025 wurde eine umfassende Befragung der Gemeindevorsteher:innen aller sechs Schmidatal-Gemeinden durchgeführt – darunter Bürgermeister:innen, Vizebürgermeister:innen, Gemeinderät:innen, Energie- und Mobilitätsbeauftragte, Ortsvorsteher:innen, Mitglieder der Dorferneuerungsvereine sowie Mitarbeiter:innen der Gemeindeverwaltung. Ziel der Umfrage war es, die „Mobilität im Schmidatal“ zu analysieren und künftige, wichtige Arbeitsschwerpunkte zu identifizieren.

Die Befragung richtete sich an alle Mobilitätsformen: Fußverkehr, Radverkehr, motorisierten Individualverkehr, öffentlichen Verkehr sowie Fahrtendienst- bzw. Carsharing-Programme. Insgesamt umfasste die Umfrage 32 Fragen zu diesen Mobilitätsformen. Dabei konnten die 43 teilnehmenden Gemeindevorsteher:innen jede Frage auf einer Skala von 1 bis 5 bewerten (1 = „unwichtig“, 5 = „sehr wichtig“). Es ergibt sich somit eine Maximalpunkteanzahl von 215 pro Frage.

Die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage lassen sich wie folgt nach den jeweiligen Prioritäten kategorisieren:

- **Sehr wichtige Mobilitätsmaßnahmen:**  
Gesamtpunkte > 135 (entspricht durchschnittlich > 3,14 Punkte pro Teilnehmer:in)
- **Wichtige Mobilitätsmaßnahmen:**  
Gesamtpunkte 110–135 (entspricht durchschnittlich 2,55–3,14 Punkte pro Teilnehmer:in)
- **Mobilitätsmaßnahmen mit geringerer Priorität:**  
Gesamtpunkte < 110 (entspricht durchschnittlich < 2,5 Punkte pro Teilnehmer:in)

Die detaillierte Datenanalyse ist auf der Webseite der KEM Schmidatal nachzulesen.

#### Sehr wichtige Mobilitätsmaßnahmen:

Gesamtpunkte der Maßnahme	Mobilitätsmaßnahme und inhaltliche Beschreibung
141	Öffentliche Plätze (darunter u.a. Hauptplätze, Schul- und Kindergartenplätze, größere Parkplätze, etc.) müssen begrünt werden
137	Sitzgelegenheiten sollen entlang der Gehsteige und bei innerörtlichen Treffpunkten (z.B. Spielplätze, Hauptplätze, etc.) errichtet werden
155	Ein Ausbau an sicheren, barrierefreien und kindertauglichen Schulwegen ist wichtig
140	Das Alltagsradfahren zum Nahversorger, zur Arbeit und zum Bahnhof muss aktiv gefördert und attraktiviert werden
140	Die Implementierung von Park&Drive-Anlagen zur Förderung von Fahrgemeinschaften ist nötig



145	Für den Ein- bzw. Zweitagetourismus müssen Übernächtigungsangebote ausgebaut werden
141	Der Ausbau an eLadestationen für elektrisch bzw. hybrid betriebene KFZ muss mittel- bis langfristig vorangetrieben werden
140	Ein bedarfsorientierter Ausbau an eLadestationen bei Park&Ride-Anlagen der Region ist nötig
165	Tourist:innen können sich in der Region ohne eigenen PKW nur schwer von einer Ortschaft/Sehenswürdigkeit zur nächsten bewegen, daher ist eine Implementierung eines regionalen Fahrtendienstes nötig
167	Das Fahrtenprogramm „VOR-Flex“ der NÖVOG soll von den Gemeinden vollends und tatkräftig unterstützt werden. Sollte sich zeigen, dass das Fahrtenprogramm VOR-Flex durch zusätzliche Gemeindeangebote gut ergänzt werden kann, wird die Gemeinde ein Zusatzservice implementieren.
142	Die Aufenthaltsqualität der Haltestellen für Bus- und VOR-Flex-Fahrtendienst muss gesteigert werden. Die Haltestellen sollen nicht nur funktionalen, sondern auch ästhetischen Ansprüchen gerecht werden!
158	Vielfältige und multimodale Mobilität soll in den Gemeinden gefördert werden. Es sollen daher mehrere Optionen zur Verkehrsmittelwahl für die:den Bürger:in bestehen.
192	Der „Festl-Express“ der LEADER-Region für Jugendliche am Wochenende ist ein Mehrwert für die Region und soll fortgeführt werden.

#### Wichtige Mobilitätsmaßnahmen:

Gesamtpunkte der Maßnahme	Mobilitätsmaßnahme und inhaltliche Beschreibung
122	Barrierefreiheit für beeinträchtigte Personen auf Gehwegen muss erhöht werden
116	Qualitätsplätze entlang stark frequentierter Gehwege sollen erneuert bzw. ausgebaut werden
126	Das Konzept der Schulstraße bzw. ein Umbau des Schul- bzw. Kindergartenvorplatzes sollte aufgrund der gefährlichen Verkehrslage angedacht werden
124	Entlang der regionalen Radrouten ist eine Entschärfung der Kreuzungsbereiche nötig
112	Lückenschlüsse zwischen Radwegen für ein sicheres Alltagsradfahren sind nötig und wichtig
112	Radservicestationen entlang touristisch relevanter Radwege gehören ausgebaut



120	Für den Ein- bzw. Zweitagetourismus müssen Leihradsysteme entwickelt werden
133	Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. Tempo-30 in Ortschaften) und Fahrradstraßen sollen in den Gemeinden geprüft und ggf. umgesetzt werden

**Mobilitätsmaßnahmen mit geringerer Priorität:**

Gesamtpunkte der Maßnahme	Mobilitätsmaßnahme und inhaltliche Beschreibung
108	Verbesserung der Gehsteige: Gehsteigzustände erneuern bzw. sanieren
100	Verbesserungen bei Kreuzungen für Fußgänger:innen (z.B. bei Zebrastreifen)
105	Sichere, komfortable Radabstellanlagen (inkl. Ladestationen für eBike-Fahrer:innen) müssen ausgebaut werden
107	Das Klimaziel „eMobilität – Gemeindefuhrpark zu 100% auf klimafreundliche Modelle umstellen“ der Landesregierung NÖ ist wichtig und soll erfüllt werden. Neue Fahrzeuge für den Gemeindefuhrpark sollen nur noch mit klimafreundlichem Antrieb angekauft werden



# Verzeichnisse

---

## Quellenverzeichnis

- [Umsetzungskonzept der KEM Schmidatal](#)
- [Mobilitätsmasterplan 2030](#)
- [Klimaziele der NÖ-Landesregierung](#)
- [Masterplan Radfahren 2015–2025](#)
- [Masterplan Gehen 2030](#)
- [Masterplan Güterverkehr 2030](#)
- [Zielnetz Bahnverkehr \(Fachentwurf\) 2040](#)
- [Mobilitätskonzept NÖ 2030+](#)
- [Wegweiser NÖ für Mobilitätskonzepte](#)
- [Bedarfsverkehr.at](#)
- [E-Ladestationen Österreich \(interaktive Übersichtskarte Linz AG\)](#)
- [Kommunales Förderzentrum NÖ](#)
- [VCÖ – Mobilität mit Zukunft](#)
- [Radkompetenz Akademie Österreich](#)

## Abbildungsverzeichnis

„Abbildung 5: Die sechs Gemeinden der Region Schmidatal“: entnommen aus dem Umsetzungskonzept der KEM Schmidatal

„Abbildung 6: Zugverbindung Franz-Josefs-Bahn mit Kopfbahnhöfen in Ceske Velenice bzw. Gmünd im Waldviertel und dem Franz-Josefs-Bahnhof in Wien.“: entnommen aus dem [Wikipedia Artikel „Franz-Josefs-Bahn Österreich“](#), zuletzt aufgerufen am 15.12.2025

„Abbildung 7: Die Region Schmidatal zählt gemäß einer Erhebung des BMK, der FFG und der Austria-Tech zu einem „stark unversorgten Gebiet“. [...]: entnommen aus dem [LADIN-Förderprogramm des BMK und der FFG](#)

„Abbildung 8: Radkarte Schmidatal mit den regionalen „Energie-Radwegen“ und Alltagsradwegen“ entnommen aus dem Umsetzungskonzept der KEM Schmidatal