



Interreg
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check Bruckneudorf- Kaisersteinbruch



Interreg 
Austria-Hungary 2014-2020
SMART Pannonia
European Union – European Regional Development Fund

Fenntartható Mobilitás és Elérhetőség
Burgenland és Nyugat-Magyarország
Regionális Közlekedésének érdekében

Nachhaltige Mobilität
und Erreichbarkeit für den Regionalen
Verkehr in Burgenland-Westungarn



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund



SMART Pannonia

Mobilitäts-Check

Großgemeinde Bruckneudorf- Kaisersteinbruch

Großgemeinde Bruckneudorf-Kaisersteinbruch
Bahnhofplatz 5
2460 Bruckneudorf

Erstellt durch
MiRo Mobility GmbH
Technologiezentrum Eisenstadt
Marktstraße 3, Bauteil 6, 2. OG
7000 Eisenstadt

Eisenstadt, Juli 2017

VORWORT LANDESRÄTIN MAG.a EISENKOPF

Sehr geehrter Damen und Herren!

Viele Burgenländerinnen und Burgenländer legen als Pendlerinnen und Pendler beinahe täglich große Distanzen auf ihrem Weg zur Arbeit zurück. Es gibt aber auch viele Wege, die nur kurze Distanzen umfassen. Ein großer Teil dieser kurzen Wege könnte auch ohne Auto zurückgelegt werden, den neuesten Statistiken zufolge werden immer noch 71 % aller Wege im Burgenland mit dem PKW zurückgelegt. Radfahren und zu Fuß gehen als aktive Mobilitätsformen sind allerdings ein wichtiger Beitrag für die Verbesserung des gesundheitlichen Wohlbefindens – bereits eine halbe Stunde Bewegung am Tag, stärkt das Herz-Kreislauf-System und kann vielen Krankheiten vorbeugen. Hierfür muss aber auch das Angebot attraktiv sein. Gute Radwege, Radabstellanlagen, breite Gehsteige, ausreichende Beleuchtung und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind nötig, damit die klimaschonenden Mobilitätsformen im Bewusstsein verankert werden und im Alltag einen Platz finden.

Gerade auch die Tatsache, dass der PKW-Verkehr für zahlreiche negative Umweltfolgen verantwortlich ist, bestärkt mich als zuständige Umwelt- und Gemeindelandesrätin darin, den Gemeinden Angebote zu bieten, damit sie ihren Beitrag zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger leisten können. Daher ist es mir wichtig, dass sich Gemeinden mit ihren Möglichkeiten, den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Potenzialen am jeweiligen Standort auseinandersetzen.

Mobilitäts-Checks sind dafür ein geeignetes Instrument, weil sie einen Überblick über die gesamte Mobilitätssituation in der Gemeinde geben und auch die Sensibilisierung hinsichtlich der Aspekte von nachhaltiger Mobilität unterstützen. In diesem Sinne unterstütze ich die Initiative der Mobilitätszentrale Burgenland im Rahmen des Projekts SMART Pannonia, 50 burgenländischen Gemeinden kostenlos einen Mobilitäts-Check anzubieten. Diese geben den Verantwortungsträgerinnen und –trägern in den Gemeindeämtern einen Wegweiser, wo und wie sie konkret ansetzen können, um das Mobilitätssystem in ihrem Wirkungskreis im Sinne der klimaschonenden und nachhaltigen Mobilität zu verbessern.

Die Gemeinden des Burgenlands sind wichtige Multiplikatoren im Umweltschutzbereich. Ich bedanke mich bei allen Gemeinden und ihren Vertreterinnen und Vertretern für Ihr Engagement für ein nachhaltiges und lebenswertes Burgenland und wünsche in der weiteren Umsetzung dafür viel Erfolg im Sinne einer guten Sache!

Ihre

Landesrätin
Mag.a Astrid Eisenkopf

1	Einleitung.....	5
2	Status Quo	6
2.1	Lage und Bevölkerung	6
2.1.1	Lage im Raum	6
2.1.2	Bevölkerungsstatistik.....	6
2.1.3	Pendlerstatistik.....	7
2.2	Bestehendes Angebot in der Gemeinde	7
2.2.1	Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	7
2.2.2	Besonderheiten	8
2.2.3	Verkehrerschließung.....	8
2.2.4	Qualitätscheck	10
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote	13
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	13
2.3.1	Grenzüberschreitende Beziehungen	14
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	15
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse	17
3.2	Potentiale	18
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	18
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	18
3.3	Empfehlungen	19
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	19
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	19
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	20
3.3.4	Maßnahmen ÖV	20
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	21
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	22
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	22
4.2	Förderempfehlung.....	25
5	Kontaktdaten.....	26
6	Verzeichnisse.....	27

1 Einleitung

Zur Erreichbarkeit der täglichen Ziele steht eine Vielzahl an verschiedenen Verkehrsarten zur Verfügung, welche eine sehr unterschiedliche Auswirkung auf die Umwelt haben. So verursacht die Fahrt mit dem Auto CO₂, während Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad keine negative CO₂-Produktion mit sich bringen und sich dazu positiv auf die Gesundheit und Fitness auswirken. Auch öffentliche Verkehrsmittel, wie Bus und Bahn spielen eine wichtige Rolle im nachhaltigen Verkehr.

Vor allem in kleineren Gemeinden sind viele Bewohner¹ auf den eigenen Pkw angewiesen. Öffentliche Verkehrsmittel konzentrieren sich zunehmend auf den Schülerverkehr und bieten abgesehen davon keine Verbindungen. Auch weite Entfernungen zwischen Ortsteilen und Siedlungsgebieten erschweren die Alternative zum Pkw.

Im nachfolgenden Konzept wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Gemeinde ermittelt und deren Stärken und Schwächen ausgearbeitet. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den klimaschonenden Verkehrsmitteln:

- Zu Fuß gehen
- Radfahren und E-Bike (Pedelec)
- Öffentlicher Verkehr
 - Bus
 - Bahn
 - Sonstige öffentliche Verkehrsangebote

Der Weg in Richtung nachhaltigem Verkehr muss auf verschiedenen Ebenen gleichermaßen angestrebt werden. Für die Gemeinden sind dazu mehrere Schritte erforderlich. Einerseits müssen die Vor- und Nachteile des Bestands festgestellt und die Bevölkerung über das vorhandene Angebot informiert werden.

Um die Bevölkerung zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten zu ermutigen, muss klimaschonende Mobilität ins Bewusstsein der Menschen gebracht werden und durch attraktive Angebote im Alltag umsetzbar sein.

¹ Um die Lesbarkeit zu vereinfachen wird auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Wir möchten deshalb darauf hinweisen, dass jegliche Personenbezeichnungen als geschlechtsunabhängig verstanden werden sollen.

2 Status Quo

Das folgende Kapitel fasst das Bestandsangebot der Gemeinde zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

2.1 Lage und Bevölkerung

2.1.1 Lage im Raum

Die Großgemeinde Bruckneudorf - Kaisersteinbruch liegt im Nordburgenland im Bezirk Neusiedl am See an der Grenze zu Niederösterreich. Bruckneudorf ist nur durch die entlang der Grenze verlaufende Leitha vom niederösterreichischen Bruck an der Leitha getrennt. Der Ortsteil Kaisersteinbruch ist rund sieben Kilometer vom Ortskern Bruckneudorf entfernt.

Die Landeshauptstadt Eisenstadt ist ebenso wie Bratislava und Wien rund 40 km entfernt. Die Bezirkshauptstadt Neusiedl am See ist rund 15 km entfernt.

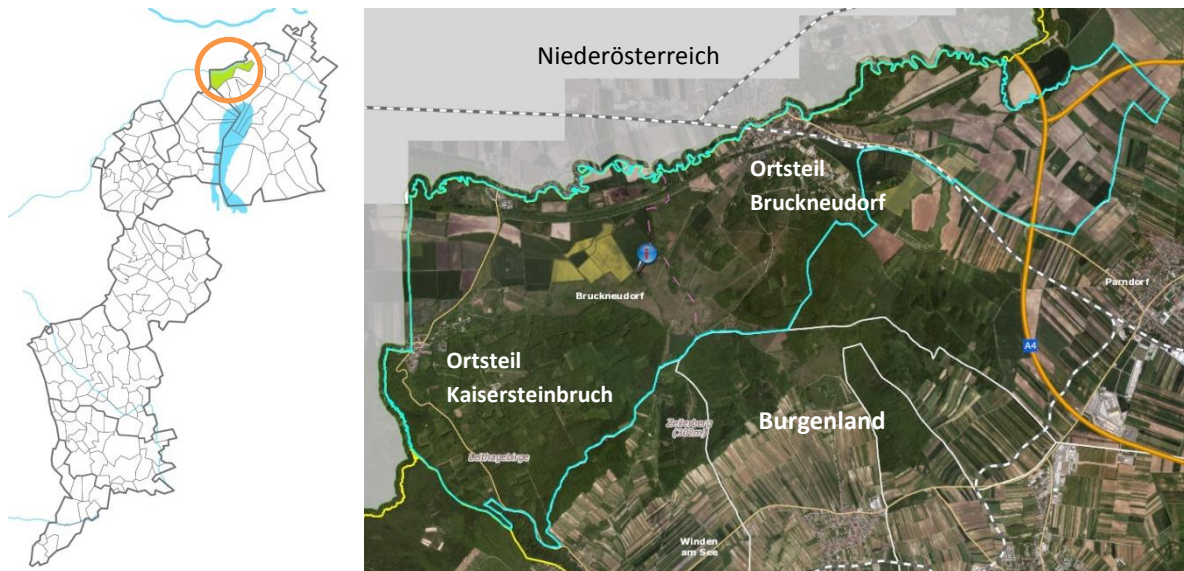


Abb. 1. Lage der Gemeinde und der Ortsteile (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Einwohnerzahlen der Großgemeinde Bruckneudorf-Kaisersteinbruch sind in den letzten Jahrzehnten konstant gestiegen, von 1.947 im Jahr 1991 auf 2.965 im Jahr 2016. Dies ist ein Anstieg von über 1000 Personen.

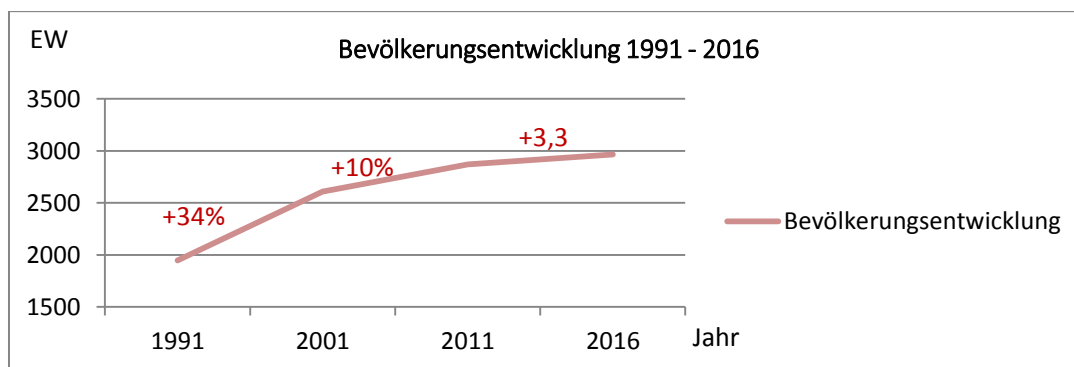


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2016

2.1.3 Pendlerstatistik

In Bruckneudorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014) 1.555 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 158 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 1.397 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 132 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 364) in Bruck an der Leitha. 623 Personen arbeiten im angrenzenden Niederösterreich und 563 arbeiten in Wien.

Tab. 1: Pendlerstatistik Bruckneudorf-Kaisersteinbruch

Erwerbstätige gesamt	1555
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	158
Auspendler	1397
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	132
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	56
NÖ	623
<i>davon Bruck/Leitha</i>	364
Wien	563
ins Ausland	2
Einpendler gesamt	1076

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

Die Großgemeinde Bruckneudorf - Kaisersteinbruch ist hauptsächlich eine Wohngemeinde. Die Gemeinde profitiert vom Bahnhof, der eine direkte Verbindung nach Wien darstellt. Südlich des Bahnhofes befinden sich die Benedek-Kaserne sowie der Truppenübungsplatz.

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In Bruckneudorf gibt es einen Markur-Markt und einen Kindergarten mit angeschlossenen Hort. Die Nahversorgung mit weiteren Lebensmittelgeschäften und sozialer Infrastruktur erfolgt über das direkt angrenzende, durch den Fluss Leitha abgegrenzte niederösterreichische Bruck an der Leitha, wo es ein umfangreiches Angebot gibt. Im Ort gibt es einen Allgemeinmediziner und eine Apotheke.

Im Zuge der Sanierung und der Immobilienentwicklung der ehemaligen Erbsenfabrik soll das denkmalgeschützte Gebäude zu einer Volksschule umgebaut werden. Geplanter Eröffnungstermin für die neue Volksschule ist der September 2018 (Schuljahr 2018/19)

Im Ortsteil Kaisersteinbruch gibt es mit Ausnahme des „Pizza Express“ keine Nahversorger oder soziale Infrastruktur.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Bruckneudorf-Kaisersteinbruch

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Merkur Markt
Bank, Post	nein
Sonstiges	nein
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	Haus der Kinder, Kindergarten Bruckneudorf
Volksschule	nein
Sonstige Schulen	nein
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Apotheke	ja
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Hotel Restaurant Ungarische Krone, Pizza-Express

2.2.2 Besonderheiten

In Bruckneudorf befinden sich die Benedek-Kaserne und ein dazugehöriger Truppenübungsplatz des österreichischen Bundesheeres. Zudem ist im Ortsteil Kaisersteinbruch mit dem Militärhundezentrum die einzige österreichische Ausbildungs- und Zuchtungsstelle für Militärhunde in Österreich stationiert.

2.2.3 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Die Gemeinde Bruckneudorf ist geprägt durch die Hauptverkehrsachse B 10 Budapester Bundesstraße und dem Bahnhof Bruck/Leitha, der sich auf Bruckneudorfer Gemeindegebiet befindet. Aufgrund seiner Funktion als wichtiger regionaler Verkehrsknoten mit zahlreichen Regionalbusanbindungen und einer vor kurzem ausgebauten Park & Ride Anlage verursacht der Bahnhof in Teilen des Gemeindegebietes von Bruckneudorf hohe Verkehrsbelastungen.

Der Ortsteil Kaisersteinbruch ist über die zwischen Winden (Abzweigung B50) und der Landesgrenze bei Wilfleinsdorf verlaufenden L 311 (Kaisersteinbrucher Landesstraße) erschlossen. Mit Ausnahme der in Besitz des Bundesheeres befindlichen Dammstraße ist keine direkte Straßenverbindung zwischen den beiden Ortsteilen Bruckneudorf und Kaisersteinbruch verfügbar.

Verkehrsanbindung

Öffentlicher Verkehr (Bahn/Bus)

Aufgrund der Lage an der Ostbahn und der funktionellen Bedeutung des Bahnhofs Bruck/Leitha ist die Gemeinde Bruckneudorf hervorragend an das regionale und internationale Bahnnetz angebunden. So sind über Direkt- bzw. Umsteigeverbindungen sowohl die Landeshauptstadt Eisenstadt (Fahrzeit 43 Minuten) als auch die Hauptstädte Wien (28 Minuten), Bratislava (31 Minuten) und Budapest (2 h 31 Minuten, über Bhf. Hegyshalom) innerhalb von max. 2,5 Stunden Erreichbar

Der Bahnhof Bruck/Leitha hat darüber hinaus eine wichtige Funktion als regionaler Bahn- Busknoten für den gesamten Raum südlich der Donau und westlich von Wien bis Eisenstadt. Unter anderem erfolgt hier die Anbindung von Regionalbuslinien Neusiedl am See, zum Flughafen Wien Schwechat sowie zum Krankenhaus Hainburg. Über Kaisersteinbruch und Mannersdorf/Leithagebirge verläuft von hier aus die VOR Linie 277 nach Eisenstadt.

Straße

Die Budapesterstraße B 10 war bis zum Bau der A4 (Ostautobahn) die wichtigste Verkehrsverbindung zwischen Wien und der ungarischen Grenze. Trotz einer massiven Verkehrsverlagerung auf die Autobahn weist die B 10 noch immer ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Die A4 verläuft nördlich von Bruck an der Leitha, der Autobahnknoten A4/A6 (Nordostautobahn) befindet sich im nordöstlichen Teil des Gemeindegebietes von Bruckneudorf.

Abzweigend von der B10 in Bruck an der Leitha ist die Lagerstraße die wichtigste innerörtliche Verkehrserschließungsstraße der Gemeinde Bruckneudorf. Über die Lagerstraße sind sowohl der Bahnhofsplatz (Bahnhof, P&R, Gemeindeamt, Apotheke) als auch der Merkur Markt und in weiterer Folge die südlich der Leitha befindlichen Wohngebiete sowie die Kaserne und der Kindergarten erreichbar.

Radverkehr

Die Gemeinde Bruckneudorf liegt am Römerradweg (B21). Dieser bundesländerübergreifende Radwanderweg nimmt seinen Ausgangspunkt in Neusiedl am See und verläuft über Parndorf, Bruckneudorf und Bruck/Leitha weiter in nördlicher Richtung bis zu den Römerausgrabungen in Petronell-Carnuntum und über Edelstal, Kittsee und Pama wieder in Richtung Neusiedler See. Die Gesamtlänge beträgt 81,5 km. Über dieser Radwanderweg ist Bruckneudorf an wichtige regionale touristische Angebote sowohl des Burgenlandes als auch von Niederösterreich angebunden. Eine wichtige Funktion bietet der Marc-Aurel-Radwandwanderweg überdies durch die attraktive Radwegverbindung nach Parndorf mit der Ausgrabungsstätte einer römischen Villa. Diese Verbindung bietet auch im Alltagsverkehr eine attraktive Radverbindung dieser beiden Orte.



Abb. 3. Übersicht Römerradweg (Quelle: www.burgenland.info)

Tab. 3: Verkehrserschließung Bruckneudorf-Kaisersteinbruch

ÖV-Angebot	
Bus	VOR Linien: 272 Wien Simmering, 273 Flughafen / Neusiedl, 274 und 275 Hainburg Krankenhaus, 276 Eisenstadt, 277 Eisenstadt über Mannersdorf ,
Zug	S60 Wr. Neustadt – Wien Hbf – Bruck/Leitha , Linie 700 Wien Hbf – Bruck/Leitha - Hegyshalom, Linie 701 Wien Hbf – Bruck/Leitha – Bratislava P.
Straßenverbindungen	
Autobahn	A4 Ostautobahn (Wien – Nickelsdorf – Budapest A6 Nordostautobahn (Knoten Bruck (A4) – Kittsee - Bratislava
Landesstraße	B10 Wien – Parndorf -Nickelsdorf L311 Winden (B50 – Kaisersteinbruch – B10 bei Bruck/Leitha)
Radwege	
	B21 Verbindungsradweg und Marc-Aurel-Weg

2.2.4 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Zwischen den beiden Ortsteilen der Großgemeinde Bruckneudorf – Kaisersteinbruch besteht weder räumlich noch funktionell eine unmittelbare Verbindung. Aufgrund der großen Distanzen zwischen den Ortschaften ist auch keine fußläufige Erreichbarkeit gegeben. Innerhalb der Siedlungsgebiete sind die meisten Ziele fußläufig erreichbar, wobei für Bruckneudorf die Sonderstellung aufgrund der unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit Bruck/Leitha zu beachten ist.

Die Gehsteige an den Hauptverkehrswegen von Bruckneudorf (Parndorfer Straße, Lagerstraße, Kiralystraße, Dammgasse, Viaduktgasse) sind durchwegs in einem sehr guten Zustand und durchgängig. Im Zuge des Bahnhofsumbaus wurden auch die Fußgängeranlagen im Vorbereich des Bahnhofs großzügig umgestaltet.

Entlang der der Leithaquerung im Bereich Lagersstraße – Dammgasse wurde neben der einstreifigen Brücke für ein- und mehrspurige (Kraft-)Fahrzeuge eine separate Fußgänger und Radfahrerbrücke errichtet, wodurch diesen Verkehrsteilnehmern eine sicher Querung ermöglicht wird.



Abb. 4. Fußgängeranlagen in Bruckneudorf
links: Querung Leitha mit Fahrzeug- und Fußgänger- bzw. Radfahrerbrücke
rechts: Gestaltung Bahnhofsvorplatz mit Fußwegen und sicherer Fußgängerquerung
(Quelle: eigene Fotos)

Radverkehr

In Bruckneudorf gestaltet sich der Radverkehr sowohl freizeit- als auch alltagstauglich. Im Bahnhofsbereich gibt es einen markierten Radstreifen und eine Bike & Ride Anlage mit zahlreichen Fahrradständern. Weitere Fahrradständer sind vor dem Gemeindeamt bzw. der Apotheke sowie vor dem Hort verfügbar.

Entlang der B 10 (Parndorferstraße) verläuft ein Zweirichtungsradweg als Teilabschnitt des Verbindungsradweges (B 21). Im Bahnhofsbereich sind Wegweiser zu den überregionalen Radwegen (Winzer Tour Carnuntum, Römertour) angebracht.

Im Ortsteil Kaisersteinbruch sind keine Radverkehrsanlagen entlang der Eisenstädterstraße vorhanden.



Abb. 5. Radverkehrsanlagen (Quelle: eigene Fotos)

Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Bruck/Leitha befindet sich in relativ zentraler Lage in der Gemeinde und ist gut fußläufig und mit dem Rad zu erreichen. Zusätzlich gibt es eine Park & Ride Anlage mit ausreichendem Parkplatzangebot.



Abb. 6. Park & Ride Anlage (Quelle: eigene Fotos)

Bushaltestellen befinden sich am Bahnhof Bruck/Leitha und eine Haltestelle an der Parndorferstraße/Kriegerdenkmal, eine beidseitige Haltestelle an der Parndorferstraße/Neubaugasse und eine beidseitige Haltestelle an der Parndorferstraße/Feriensiedlung.



Abb. 7. Öffentlicher Verkehr (Quelle: eigene Fotos)

Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit gibt es keine öffentliche Infrastruktur für Elektromobilität. Die nächstgelegenen Ladestationen für Elektro-Autos befinden sich im direkt angrenzenden Bruck an der Leitha.

2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde verfügt über keinen Kindergartentransport und ist kein Mitglied diverser Mobilitätsinitiativen (z.B. Jugendtaxi, Discobus oder Seniorentaxi).

2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Die Gemeinde Bruckneudorf umfasst ein geschlossenes Siedlungsgebiet mit nahezu nahtlosem Übergang zu Bruck/Leitha. Dadurch ergibt sich ein geschlossener Siedlungskörper, der sich über die Gemeindegrenzen von Bruckneudorf erstreckt und aus Verkehrssicht als Einheit gesehen werden kann.

Der Ortsteil Kaisersteinbruch ist ca. sieben Kilometer von Bruckneudorf entfernt.



Abb. 8. Bruckneudorf, Ortsteil Kaisersteinbruch und Umgebung (Quelle: GIS Burgenland,2017)

2.3.1 Grenzüberschreitende Beziehungen

Als Grenzgemeinde stellt Bruckneudorf einen regionalen Verknüpfungspunkt zu dem benachbarten Bundesland Niederösterreich dar. Bruckneudorf liegt an der Bahnstrecke nach Hegyeshalom und Bratislava.

3 Potentiale zur Mobilitätsverbesserung

Einzugsbereiche definieren die Erreichbarkeit einer Einrichtung innerhalb einer bestimmten Wegstrecke oder Wegdauer. Als Maß für die attraktive Erreichbarkeit einer Einrichtung wird in der Fachliteratur eine Wegdauer von maximal zehn Minuten definiert. Ziele innerhalb dieses Bereichs werden von den Verkehrsteilnehmern auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für längere Wege sinkt die Attraktivität des zu Fuß Gehens und Radfahrens sprunghaft ab. Umgelegt auf Distanzen entspricht der fußläufige Einzugsbereich von zehn Minuten in etwa einer Strecke von 700 Metern, mit dem Fahrrad legt man innerhalb von 10 Minuten ca. 2,5 km, mit dem Pedelec (E-Bike) sogar 3,6 km zurück.

Die nachfolgende Grafik zeigt jene Distanzen, die als Einzugsgebiet für zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren oder Pedelec (=E-Bike) fahren gelten.



Abb. 9. Distanzen (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Bruckneudorf profitiert von einem weitgehend kompakten Siedlungskörper, der sich in unterschiedliche Teilbereiche gliedert, welche durch Straßen bzw. die Bahntrasse zerschnitten wird. Durch die relativ kurzen Distanzen kann die Gemeinde insbesondere von Radfahrern gut erschlossen werden. Der Ortsteil Kaisersteinbruch hat eine maximale Ausdehnung in Nord-Süd Richtung von knapp 700 Metern.

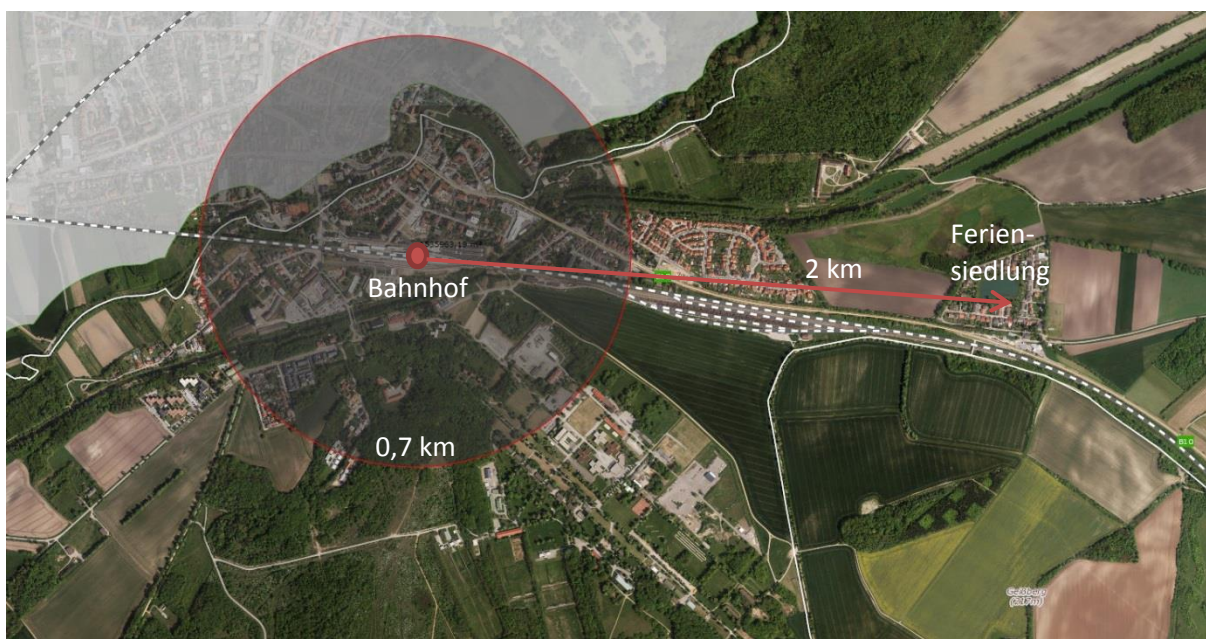


Abb. 10. Distanzen (Quelle: GIS Bgld, 2017)

Der Bahnhof Bruck/Leitha ist von einem Großteil des Siedlungsgebietes in rund zehn Minuten Gehzeit erreichbar. Eine außerhalb des geschlossenen Siedlungsgebietes gelegene Feriensiedlung ist rund zwei Kilometer vom Ortszentrum entfernt.

Der Ortsteil Kaisersteinbruch ist ca. sieben Kilometer vom Ortszentrum Bruckneudorf entfernt. Innerhalb des Siedlungsgebietes von Kaisersteinbruch können alle Distanzen leicht zu Fuß bewältigt werden.

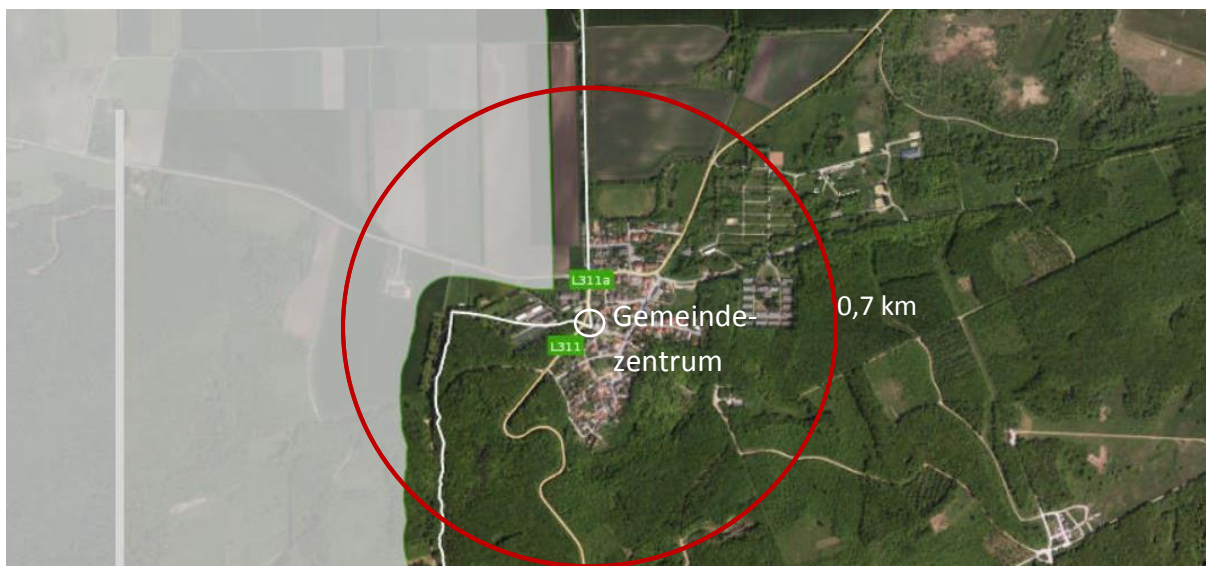


Abb. 11. Distanzen (Quelle: googlemaps, 2017)

3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

In der nachfolgenden Tabelle werden die Stärken und Schwächen der Gemeinde in den Bereichen Angebot (Nahversorgung etc.), Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentliches Verkehrsangebot und Verkehr allgemein zusammengefasst.

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Nahversorger im Ort • starker Zuzug 	<ul style="list-style-type: none"> • keine Schulen im Ort
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen • gute Qualität der Gehsteige 	<ul style="list-style-type: none"> • wenige Querverbindungen in den Siedlungsgebieten, wodurch verhältnismäßig lange Gehwege entstehen • Einkaufsmöglichkeiten im benachbarten Bruck/Leitha mit längeren Gehwegen erreichbar
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Radweg zum Bahnhof • gute Fahrrad-Distanzen innerhalb des Siedlungsgebietes bzw. in weiterer Folge ins benachbarte Bruck/Leitha • ausreichend Anzahl an Abstellmöglichkeiten am Bahnhof • Einkaufsmöglichkeiten im Ort sowie in Bruck/Leitha in Fahrrad-Distanz 	
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige Bus- und Bahnverbindungen nach Wien, Wr. Neustadt, Eisenstadt, Hegyeshalom und Bratislava etc. • generell hohe Qualität im ÖV 	
Multimodalität	<ul style="list-style-type: none"> • B&R am Bahnhof • P&R am Bahnhof • Knotenpunkt Bahnhof Bruck/Leitha 	
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • flächendeckend Tempo 30 in Siedlungsgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> • starkes Verkehrsaufkommen auf der Parndorferstraße

Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse Bruckneudorf

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • kompakter Siedlungskern • sehr gut geeignet für Fußgänger und Radfahrer durch kurze Wege 	<ul style="list-style-type: none"> • wenig soziale Infrastruktur im Ort vorhanden
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen • gute Qualität der Gehsteige 	<ul style="list-style-type: none"> • kein Nahversorger fußläufig erreichbar
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • geeignete Fahrrad-Distanzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Abseits der L311 keine attraktive Radweganbindung an Bruckneudorf
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige Busverbindung nach Eisenstadt und Bruck/Leitha 	
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • flächendeckend Tempo 30 in Siedlungsgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> • Problem Querung L311 für Kinder und Schüler (sichere Querungsstelle)

Tab. 5.: Stärken-Schwächen Analyse Kaisersteinbruch

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Bruckneudorf profitiert von der zentralen Lage des Bahnhofes und der Nähe zu Bruck an der Leitha. Der Siedlungskörper ist weitgehend kompakt. Einige Siedlungsbereiche wirken durch die Bahntrasse und die B10 zerschnitten. Durch die relativ kurzen Wege von max. zwei Kilometer herrschen gute Ausgangsbedingungen für Fußgänger und vor allem für Radfahrer. Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde (Fuß/Rad) sowie zu der direkt angrenzenden Nachbargemeinde Bruck an der Leitha (Fuß/Rad/E-Bike) ein hohes Potenzial zur Steigerung des Fußgänger-, Radfahrer- und E-bikeverkehr. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potenzial zur Attraktivierung
Bhf Bruck/Leitha	zu Fuß/Rad/ E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> • Leitsysteme mit Angabe von Distanzen • Ladestationen für E-bikes • Radverleihsystem
Ortszentrum/Bahnhofplatz	zu Fuß/Rad/E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> • Radwegverbindung Kaisersteinbruch-Bruckneudorf • Leitsysteme mit Angabe von Distanzen • Ausbau der Radabstellanlagen

3.2.2 Potenziale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern)

Die wichtigsten Zielgruppen für die Potentialabschätzung im Öffentlichen Verkehr bzw. im Mikro-ÖV sind jene Personen, denen kein eigener Pkw zur Verfügung steht oder die freiwillig entweder zeitweise oder ganz auf ein Auto verzichten. Diese Zielgruppen können grob folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Kinder und Jugendliche
- Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung
- Personen, denen kein Pkw zur Verfügung steht
- Pendler
- Touristen

Dabei ist jedoch vorab auf das ausgezeichnete überörtliche ÖV-Angebot über die Bahnlinie der ÖBB (Wien, Eisenstadt, Hegyshalom, Bratislava) einerseits, sowie über die Busverbindungen nach Wien, Hainburg, Eisenstadt andererseits hinzuweisen. Dadurch steht sowohl für die einheimische Bevölkerung (Zielgruppen Schüler, Pendler) ein hochwertiges Verkehrsangebot zur Verfügung.

Problembereiche sind neben der ersten und letzten Meile (Verbindung zwischen Quelle/Ziel und dem ÖV-Knoten) vor allem ein fehlendes Angebot für Fahrten innerhalb des Ortsgebietes für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (Zielgruppe Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung).

Durch die Einführung eines modularen Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf von mehreren Zielgruppen erfüllt werden. Dadurch können positive Auswirkungen auf mehrere Problembereiche erzielt werden (Verbesserung der Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs und Verbesserung der Verkehrssicherheit und Parkplatzsituation).

3.3 Empfehlungen

3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

- Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten als gemeindeinterne Anlaufstelle für Mobilitätsfragen (Mobilitätsschulung)
- Gemeindeamt als Infostelle (Fahrpläne, Auskunft ...)
- Überblick über alle Mobilitätsangebote auf der Gemeindehomepage

3.3.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

- Qualitäts-Check des Fußwegenetzes
- Mindeststandards für Fußgängeranlagen (Gehsteigbreite, Barrierefreiheit, sichere Querungen, Durchlässigkeit)

Infrastrukturmaßnahmen:

- Fußgänger-Leitsystem: Wegweisung mit Angabe der Distanz inkl. Gehzeit (z.B. zum Bahnhof Bruck/Leitha, Gemeindezentrum, etc.)
- Durchgängige Benutzbarkeit von Fußgängeranlagen durch Schließung von bestehenden Lücken

3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des Radverkehrswegenetzes:
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten (z.B. zum Bahnhof Bruck/Leitha, Gemeindezentrum, etc.)
- Radwegverbindung Kaisersteinbruch - Bruckneudorf

Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike (z.B. Bahnhof Bruck/Leitha, Gemeindezentrum, etc.)
- Sichere Abstellanlagen für E-Bikes

Bike- to-school/work:

- Schulweginitiativen (z.B. Bikeline)
- Laufräder im Kindergarten
- Ausreichend Abstellanlagen
- Schulwegpläne, Verkehrssicherung von Gefahrenstellen
- Infrastrukturmaßnahmen/Verbesserung der Verkehrssicherheit am Alltags-Radverkehrsnetz
- Motivation zur Teilnahme an Radfahrinitiativen (z.B. „Bike-to-work“)

3.3.4 Maßnahmen ÖV

Mikro-ÖV:

- Kleinregionales Mikro-ÖV System: Bruckneudorf – Kaisersteinbruch – Bruck/Leitha
- Modul Kindergarten/Schülerverkehr
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche - gemeindeübergreifend)

ÖV: Bahn

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Kaisersteinbruch zum Knotenpunkt Bahnhof Bruck/Leitha

3.3.5 *Allgemeine Verkehrsmaßnahmen*

Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Einhaltung von Tempo 30 auf Ortsstraßen (Verkehrsberuhigung)
- Maßnahmen zur Sicherung der Fußgängerquerung entlang der Ortsdurchfahrt Kaisersteinbruch (Bushaltestelle, Feuerwehr)

4 Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

4.1 Allgemeine Fördermöglichkeiten

Für klimaschonende Verkehrsvorhaben einer Gemeinde (wie z.B. Mikro-ÖV-Konzepte) gibt es folgende Fördermöglichkeiten:

Erstellung von Mobilitätskonzepten (Dorferneuerung)

Im Rahmen der Dorferneuerung wird die Erstellung von gemeindeübergreifenden Mobilitätskonzepten gefördert. Derartige Konzepte werden mit einer Förderquote von 85% oder max. € 10.000 unterstützt.

Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

Die Richtlinie über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland ermöglicht bei Nachweis eines schlüssigen Konzeptes zu Betrieb und Kosten die Förderung der jährlichen Aufwände für Betriebsausgaben, die nicht durch Einnahmen gedeckt sind. Diese werden mit einem Fördersatz von 25% oder 50% gefördert, je nachdem in welcher Bedarfskategorie sich die Gemeinde befindet. Wird ein gemeindeübergreifendes Konzept ausgearbeitet gibt es eine Deckelung der Förderhöhe, abhängig davon wie viele Gemeinden am Vorhaben beteiligt sind.

Förderhöhe:

- Gemeinden in den Bedarfskategorien 0 oder 1 werden 25% der Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 ersetzt.
- Gemeinden in den Bedarfskategorien 2 oder 3 werden 50% der Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 ersetzt.

Deckelung:

- eine Gemeinde 10.000,- Euro
- zwei Gemeinden 15.000,- Euro
- drei Gemeinden 20.000,- Euro
- vier Gemeinden 25.000,- Euro
- ab fünf Gemeinden 30.000,- Euro

Bundesförderung des bmvit, Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum

In den ersten drei Betriebsjahren kann um eine Bundesförderung des bmvit angesucht werden. Die geförderten Vorhaben werden in einem wettbewerbsartigen Verfahren ausgewählt, bis die vorliegenden Mittel erschöpft sind.

Bei Erhalt der Förderung werden im ersten Jahr maximal 50%, im zweiten Jahr 40% und im dritten 30% der förderfähigen Kosten übernommen.

klimaaktiv mobil

klimaaktiv mobil ist die Initiative des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für aktiven Klimaschutz im Verkehrsbereich zur Forcierung von klimaschonendem Mobilitätsmanagement.

Förderfähige Maßnahmen:

Radverkehr

- Radinfrastruktur, z.B. Radwege, Unter- und Überführungen, Leitsysteme, Abstellanlagen, (E-)Fahrradverleih
- Radmarketing

Sanfte Mobilität für Veranstaltungen

- Bewerbung öffentliche An-/Abreise, Kombitickets
- Shuttlebusse, Miete Radabstellanlagen, zusätzliche ÖV-Bestellungen ...

Information und Bewusstseinsbildung

- Zielgruppenorientiertes Marketing
- Informationen (Print und Online)
- Mobilitätsbeauftragte/r, Mobilitätszentrale

Öffentlicher Verkehr

- Marketing
- ÖV-Schnuppertickets
- Jobtickets

Bedarfsorientierte Verkehrsangebote

- Bedarfsorientierte Verkehrsmittel:
z.B. Anruf-Sammel-Taxi, Gemeindebusse, Wander- und Skibusse
- (E-)Carsharing

Fahrzeuge mit alternativem Antrieb & Elektromobilität

- Fahrzeuganschaffung (E-Pkw, E-Mopeds, E-Bike etc.) oder -umstellung
- E-Ladestationen

Förderpauschalen (nach Umsetzung)

- Pkw und Busse mit Elektro- oder alternativen Antrieben
- E-Bikes und E-Mopeds
- Lastenräder mit oder ohne Elektroantrieb
- E-Ladestationen
- Überdachte Radabstellanlagen

Förderpauschalen (vor Umsetzung)

- Mobilitätsmaßnahmen bei Großveranstaltungen
- ÖV-Schnupperticket
- Sprintspartrainings

Kontakt

- **Fördermöglichkeiten des Landes Burgenland:**

Richtlinien 2015 über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

Amt der Burgenländischen Landesregierung

Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

Telefon: 057-600

www.burgenland.at/mobilitaet-sicherheit/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/

- **Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum:** Eine Förderaktion des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie 2016:

Programmauftrag und -verantwortung

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Abteilung II/Infra4 – Gesamtverkehr

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Kontaktpersonen:

DI Franz Schwammenhöfer oder DI Florian Matiasek

E-Mail: franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at

Tel.: +43 1 71162 651701

Abwicklung und Beratung

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Kontaktpersonen:

DI Ute Estermann – Tel.: 01 812 73 43-1314

Mag. Rudolf Sebastnik – Tel.: 01 812 73 43-1406

E-Mail: mikroev@schig.com

- **klimaaktiv mobil**

Programmmanagement „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ komobile Gmunden GmbH: DI Helmut Koch, DIⁱⁿ Anna König: mobilitaetsmanagement@komobile.at

klimaaktivmobil.at oder klimaaktivmobil.at/mmgemeinden

4.2 Förderempfehlung

- Konzeption eines Mikro-ÖV Systems im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes:
 - Förderung Dorferneuerung

- Umsetzung Mikro-ÖV:
 - Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

- Maßnahmenpaket Fahrrad und E-Bike:
 - klimaaktiv mobil

5 Kontaktdaten

Mobilitätszentrale Burgenland

Domplatz 26
7000 Eisenstadt
Tel.: +43 2682 21070
E-Mail: office@b-mobil.info

VOR Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

Management für Wien, Niederösterreich und Burgenland
Europaplatz 3/3
1150 Wien
Tel.: +43 1 95555 0
E-Mail: office@vor.at
www.vor.at

Land Burgenland

Referat Gesamtverkehrscoordination

DI Hannes Klein
Europaplatz 1
7000 Eisenstadt
Telefon: +43 57 600/2631
post.a2-verkehrskoordination@bgld.gv.at

MiRo Mobility GmbH - Verkehrs- und Raumplanung

DI Roman Michalek
DI Bettina Höppel
Technologiezentrum Eisenstadt
Marktstraße 3, Bauteil 6, 2. OG

A-7000 Eisenstadt
Tel.: +43 2682 23581
E-Mail: office@miro-mobility.at
Homepage: www.miro-mobility.at

6 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde und der Ortsteile (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2016	7
Abb. 3. Übersicht Römerradweg (Quelle: www.burgenland.info)	10
Abb. 4. Fußgängeranlagen in Bruckneudorf	11
links: Querung Leitha mit Fahrzeug- und Fußgänger- bzw. Radfahrerbrücke rechts: Gestaltung Bahnhofsvorplatz mit Fußwegen und sicherer Fußgängerquerung (Quelle: eigene Fotos)	11
Abb. 5. Radverkehrsanlagen (Quelle: eigene Fotos)	12
Abb. 6. Park & Ride Anlage (Quelle: eigene Fotos)	12
Abb. 7. Öffentlicher Verkehr (Quelle: eigene Fotos)	13
Abb. 8. Bruckneudorf, Ortsteil Kaisersteinbruch und Umgebung (Quelle: GIS Burgenland,2017)	14
Abb. 9. Distanzen (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)	15
Abb. 10. Distanzen (Quelle: GIS Bgld, 2017).....	16
Abb. 11. Distanzen (Quelle: googlemaps, 2017)	16

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik Bruckneudorf-Kaisersteinbruch.....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Bruckneudorf-Kaisersteinbruch.....	8
Tab. 3: Verkehrserschließung Bruckneudorf-Kaisersteinbruch.....	10
Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse Bruckneudorf.....	17
Tab. 5.: Stärken-Schwächen Analyse Kaisersteinbruch	18

Quellenverzeichnis

- Gesamtverkehrsstrategie Burgenland** ([http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/ Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_ Burgenland_Web_9MB.pdf](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf))
- GIS Burgenland**,2017: (geodaten.bgld.gv.at/de/home.html)
- Statistik Austria**, 2017: Ein Blick auf die Gemeinde (www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1)
- Verkehrsverbund Ostregion VOR**, 2017: Fahrplan (www.vor.at)
- ÖBB**, 2017: Fahrplan (www.oebb.at)
- Gemeindehomepage**, 2017 (www.bruckneudorf.eu)
- Mobilitätszentrale Burgenland**, 2017 (www.b-mobil.info)