



**Interreg**

**Austria-Hungary**

European Union – European Regional Development Fund

**SMART Pannonia**



# Mobilitás-Check Deutsch Jahrndorf



**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

## Deutsch Jahrndorf

Gemeinde Deutsch Jahrndorf  
Obere Hauptstraße 12  
2423 Deutsch Jahrndorf

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

Eisenstadt, November 2017



---

## VORWORT LANDESRÄTIN MAG.a EISENKOPF

Sehr geehrte 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.....	9
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote.....	11
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region und grenzüberschreitende Beziehungen.....	12
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung.....	13
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse.....	16
3.2	Potentiale.....	16
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	16
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	17
3.3	Empfehlungen.....	17
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde.....	17
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	17
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr.....	18
3.3.4	Maßnahmen ÖV.....	18
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	18
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	19
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten.....	19
4.2	Förderempfehlung.....	22
5	Kontaktdaten.....	23
6	Verzeichnisse.....	24

# 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 CO<sub>2</sub>, während Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad keine negative CO<sub>2</sub>-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 Bewohner<sup>1</sup> 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 Deutsch Jahrndorf 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 andererseits 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.

---

<sup>1</sup> 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

Deutsch Jahrndorf liegt am nord-östlichen Rand des Nordburgenlandes, im Bezirk Neusiedl. Die Gemeinde liegt im Dreiländereck Ungarn-Slowakei-Österreich am Nordrand der Parndorfer Platte.

Die Gemeinde ist rund 60 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt und 70 km von der Bundeshauptstadt Wien entfernt. Die slowakische Hauptstadt Bratislava liegt nur wenige Kilometer entfernt.



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

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerungszahlen der Gemeinde Deutsch Jahrndorf unterlagen in den letzten Jahrzehnten deutlichen Schwankungen. Deutsch Jahrndorf hatte im Jahr 1991 643 Einwohner (Statistik Austria, 2017). Die Bevölkerung ist von 1991 bis 2001 um circa 13 Prozent zurückgegangen und anschließend um 8,6 % auf 605 Personen gestiegen. Zwischen 2011 und 2017 ist die Einwohnerzahl um ca. 1 % auf 597 Einwohner gefallen.

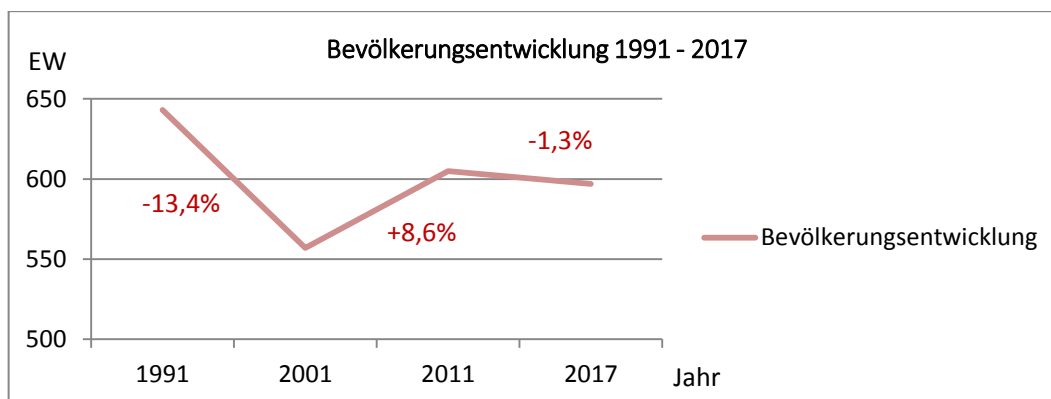


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Quelle: Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Deutsch Jahrndorf sind 252 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 70 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 182 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 51 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, zehn Personen arbeiten in einem anderen politischen Bezirk im Burgenland. 34 Personen arbeiten in Niederösterreich und 81 in Wien. Zwei Personen haben ihre Arbeitsstelle im Ausland.

Tab. 1: Pendlerstatistik

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>252</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>70</b>
<b>Auspendler</b>	<b>182</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	51
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	10
NÖ	34
Wien	81
ins Ausland	2
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>18</b>

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Gemeinde Deutsch Jahrndorf verfügt über ein kleines Angebot an Nahversorgung. Es sind ein kleines Kaufhaus mit eingeschränkten Öffnungszeiten und eine Bäckerei vorhanden. Weiters gibt es eine Bank und Trafik. In der Gemeinde gibt es einen Kindergarten und eine Volksschule.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Kaufhaus im Ort	Kaufhaus Bodenbrunner, nächstgelegene: Billa Zurndorf, Adeg-Aktiv-Markt Zurndorf,
Bäckerei	Bäckerei Hiessberger
Sonstiges	Trafik, Bank
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
Sonstige Schulen	-
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	ja
Apotheke	Nächst gelegene: Heide-Apotheke Zurndorf
<b>Freizeit + Gastronomie</b>	
Gasthaus/Café	Altes Landgut Werdenich, Heuriger Hötsch, Gasthaus Bachamayer
<b>Sonstiges</b>	
	Lagerhaus mit Tankstelle, Imkerei Keltenhof-Schneider, Hofladen Roth,

### 2.2.2 Besonderheiten

Im „Skulpturenpark im Dreiländereck“ wurden zur Erinnerung an den Fall des Eisernen Vorhangs Plastiken von internationalen Künstlern geschaffen.

Tab. 3: Besonderheiten

<b>Besonderheiten</b>	Skulpturenpark Dreiländereck
<b>Grenzüberschreitende Beziehungen</b>	Dreiländereck, grenzt an Ungarn und die Slowakei, Projekt Bratislava+Umland

### 2.2.3 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation

Aufgrund der Lage der Gemeinde im Dreiländereck Österreich – Ungarn - Slowakei und abseits der Hauptstraßenverbindungen weist Deutsch Jahrndorf kaum ein nennenswertes überörtliches Verkehrsaufkommen auf. Über die Landesstraße L 203 erfolgt die Verkehrsanbindung an das höherrangige Straßennetz (A6, B50, B10).

#### Verkehrsanbindung

Deutsch Jahrndorf ist durch die Buslinie VOR 299 an den öffentlichen Linienverkehr angebunden. Dadurch sind der Bezirksvorort Neusiedl am See und die Gemeinden Gattendorf und Kittsee mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Die Busverbindungen sind vornehmlich auf den Schüler- und Pendlerverkehr sowie auf kleinräumige Verkehrsverbindungen in die Nachbarortschaften ausgerich-



tet. Bushaltestellen sind beim Gemeindeamt und beim Gasthaus Bachmayer (mit Überdachung zum Schutz der wartenden Fahrgäste) gelegen.

Deutsch Jahrndorf hat Anteil am Heidebodenradweg und am geschichtsträchtigen Europaradweg Euro Velo 13 – Iron Curtain Trail.

Tab. 4: Verkehrserschließung

<b>ÖV-Angebot</b>	
Bus	VOR Linie 299: Neusiedl/See - Gattendorf - Kittsee
Zug	nächste Haltestellen: Pama, Zurndorf
<b>Radwege</b>	
	Heidebodenradweg B311, Iron Curtain Trail

#### 2.2.4 Qualitätscheck

##### **Fußgängerverkehr:**

Aufgrund des kompakten Siedlungskörpers belaufen sich die fußläufigen Distanzen innerhalb der Gemeinde auf maximal 1,4 Kilometer.

Das Wegenetz der Gemeinde ist weitgehend durchgängig, jedoch sind auch auf der Hauptstraße einige Gehwege nicht durchgängig oder barrierefrei begehbar.



Abb. 3. Fußgängerverkehr: Gehsteige tw. unvollständig, schmal (Quelle: eigene Fotos)



Abb. 4. Hinweisschild markiert den Schulweg (Quelle: eigenes Foto)

#### Radverkehr:

Durch die Gemeinde verläuft der Heidebodenradweg B 311, außerdem führt der Iron Curtain Trail (EuroVelo 13) entlang der Grenze.



Abb. 5. Radabstellanlagen (Quelle: eigene Fotos)

Die Gemeinde verfügt über freizeittaugliche Radwege, die mit Hinweisschildern und Bodenmarkierungen gut gekennzeichnet sind. Fahrradständer sind an Hotspots der Gemeinde vorhanden, wie z.B. Bank und Gemeindeamt.

## Öffentlicher Verkehr

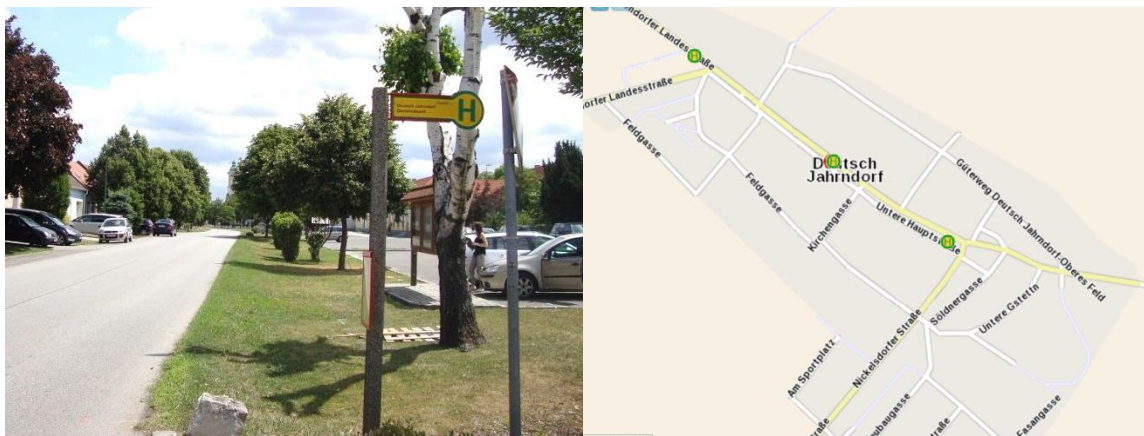


Abb. 6: Bushaltestelle Obere Hauptstraße, Übersicht Haltestellen (Quelle: eigenes Foto, [www.oebb.at](http://www.oebb.at))

Der öffentliche Verkehr wird in Deutsch Jahrndorf durch die VOR-Buslinie 299 bedient. Drei Bushaltestellen befinden sich auf der Hauptstraße (Kirche, Obere Hauptstraße, Mühlstraße).

## Infrastruktur für Elektromobilität

Im Bereich der Volksschule wurde im Sommer 2017 eine E-Tankstelle installiert.



Abb. 7: Elektrotankstelle Deutsch Jahrndorf (Quelle: eigenes Foto)

### 2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde verfügt über keinen Kindergartentransport oder Seniorentaxi.

Die Gemeinde ist Partnergemeinde beim Projekt Jugendtaxi. Der Vertrieb und die finanzielle Förderung der Jugendschecks erfolgt über die Gemeinden, somit wird die Taxifahrt für die Jugendlichen billiger.

### 2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region und grenzüberschreitende Beziehungen

Die Gemeinde Deutsch Jahrndorf liegt am östlichsten Punkt von Österreich und grenzt sowohl an Ungarn als auch an die Slowakei.

Die ungarische Gemeinde Rajka liegt direkt an der Grenze und ist nur wenige Kilometer von Deutsch Jahrndorf entfernt. Es gibt einen direkten Verbindungsweg zwischen den beiden Gemeinden, der jedoch auf ungarischer Seite nicht befestigt ist. Im Rahmen eines grenzüberschreitenden Interreg-Projektes soll die Straßenverbindung Deutsch Jahrndorf – Rajka ausgebaut werden um den Grenzverkehr in dieser Region zu erleichtern.

Auf ungarischer Seite der Grenze verläuft die ungarische Autobahn M15, welche weiter über die Slowakei (E75) eine direkte Verbindung nach Bratislava darstellt.

### 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 zehn 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. 8. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

In der nachfolgenden Abbildung ist ein 0,7 km Radius um das Ortszentrum von Deutsch Jahrndorf gelegt. Es wird ersichtlich, dass von der Ortsmitte ausgehend das gesamte Siedlungsgebiet innerhalb eines zehnminütigen Fußweges erreichbar ist. Die maximalen Wege innerhalb des Siedlungsgebietes liegen bei 1,4 km.



Abb. 9: Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung 0,7 km Radius (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Durch die geringe Ausdehnung des Siedlungsgebietes liegen große Teile innerhalb des 10-Minuten Einzugsbereiches ausgehend von Kaufhaus bzw. Kindergarten und Volksschule. Obwohl die kurzen Wege für die Stärkung des Fußgängerverkehres innerhalb des Siedlungsgebietes sprechen, gilt es anzumerken, dass sich in der Gemeinde nur wenige Ziele befinden.

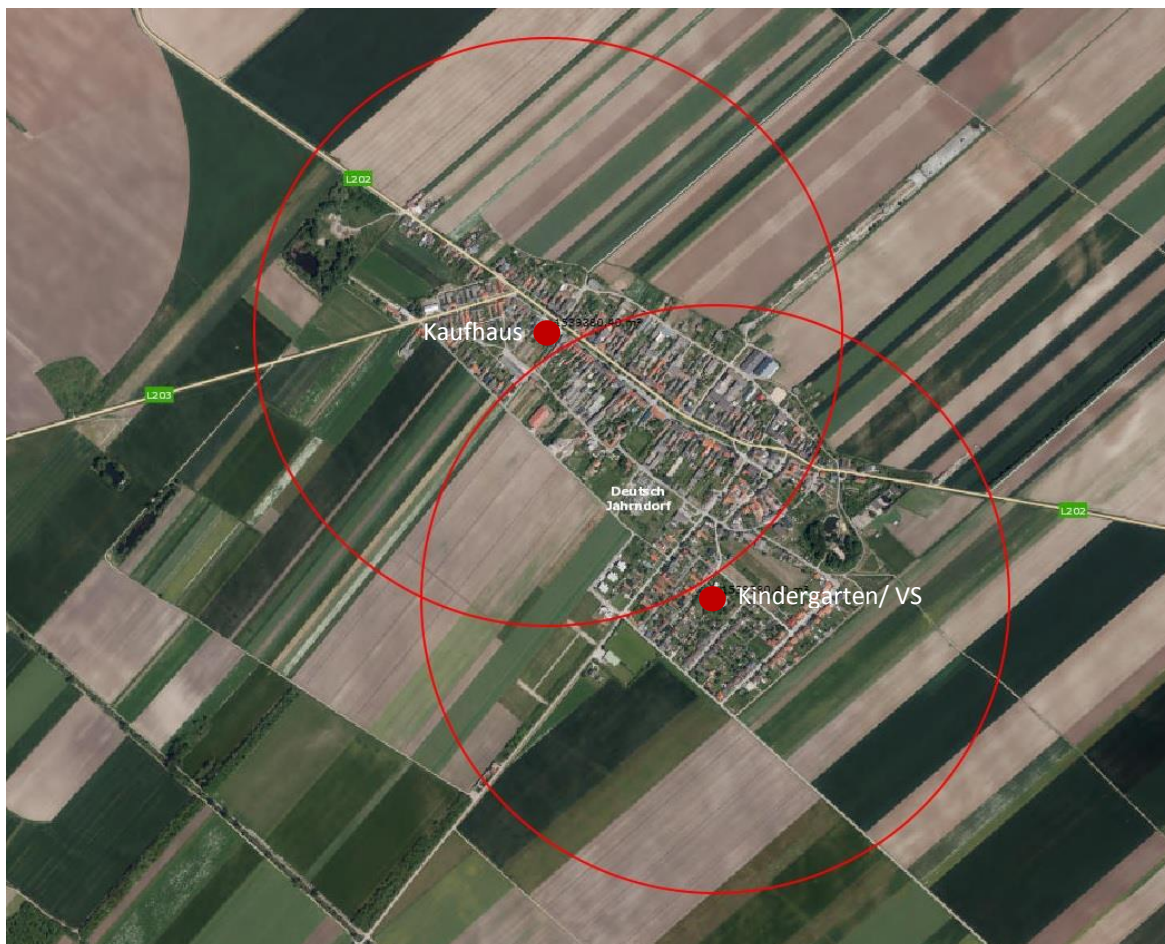


Abb. 10: Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung 0,7 km Radius ausgehend von Kaufhaus und Kindergarten/VS (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Die nachfolgende Abbildung markiert einen Radius von 2,5 (gelb) bzw. 3,6 km (blau) ausgehend vom Ortszentrum. Dies sind jene Distanzen, die innerhalb von zehn Minuten mit dem Fahrrad oder Pedelec erreichbar sind.

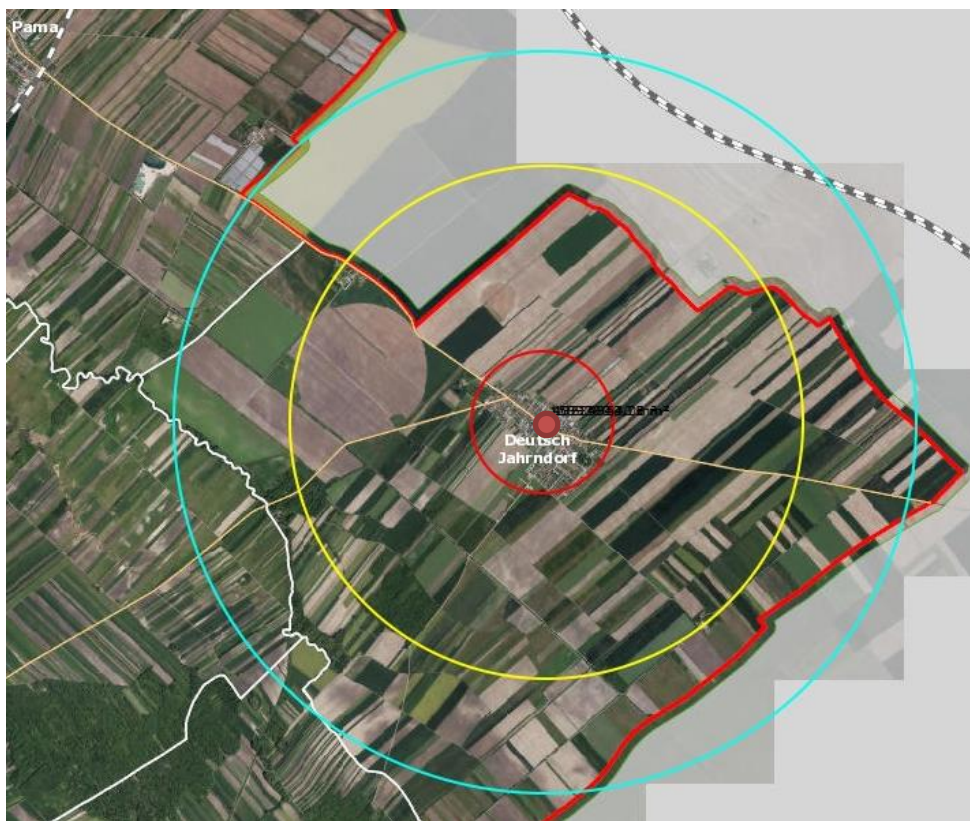


Abb. 11. Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung, gelb Fahrrad, blau: Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Es wird ersichtlich, dass sich auf österreichischer Seite keine der Nachbargemeinden innerhalb dieser Radien befinden.

Auch nach der Grenze, sowohl auf slowakischer als auch auf ungarischer Seite, liegen keine Ziele innerhalb des 10-Minuten Einzugsbereiches

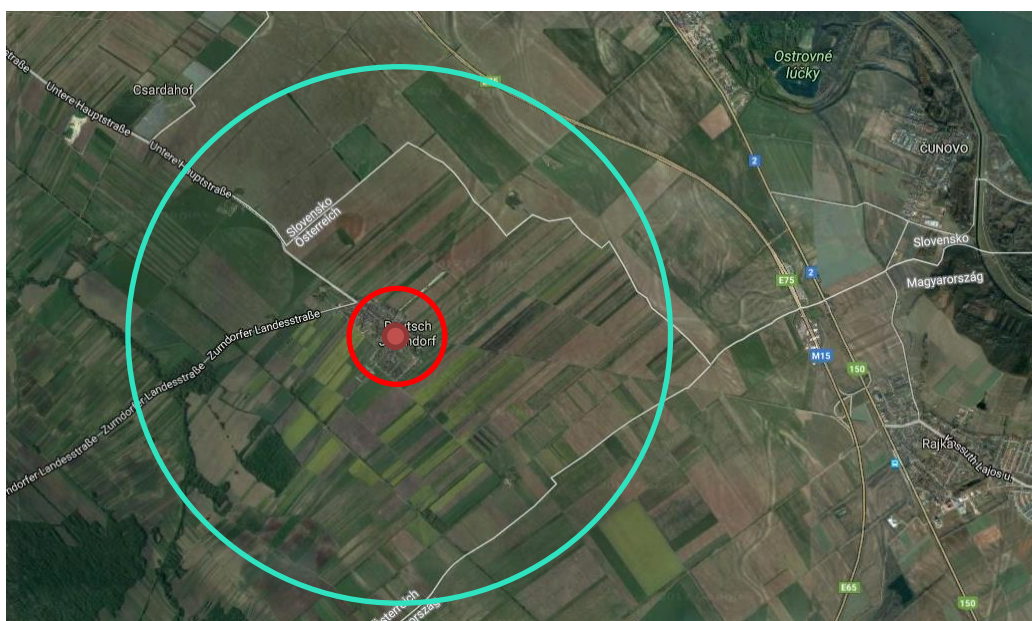


Abb. 12. 10-Minuten Einzugsbereiche: rot Fußgänger, blau: Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
<b>Allgemein</b> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Basisangebot vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringes Nahversorgungsangebot</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurze Distanzen</li> <li>• Engmaschiges Wegenetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise nicht durchgängige Gehwege an den Hauptverkehrswegen (eingeschränkte Barrierefreiheit)</li> <li>• Gehsteige z.T. zu schmal bzw. in schlechtem Zustand</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurze Distanzen innerorts</li> <li>• Radständer an wichtigen Punkten</li> <li>• Lage an regionalen und überregionalen Radwegen/Radrouten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Nachbargemeinden innerhalb des 10-Minuten Einzugsbereichs für Radverkehr / E-Bikes</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Anbindungen an Bahn</li> <li>• spärliches Angebot an Busverbindungen</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Anbindung an das überregionale Straßennetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der „Insellage“ sind Nachbargemeinden und zentrale Orte fast ausschließlich mit dem Pkw erreichbar</li> <li>• Derzeit noch fehlende Straßenverbindung nach Rajka</li> </ul>

### 3.2 Potenziale

#### 3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde Deutsch Jahrndorf profitiert von einem kompakten Siedlungskörper und den damit verbundenen kurzen Wege für Fußgänger und Radfahrer. Die Ausdehnung von knapp 1,5 km bietet ideale Ausgangsbedingungen auch ohne PKW Wege innerhalb der Gemeinde zu erledigen. Jedoch gibt es in der Gemeinde kaum Angebote (Nahversorgung, Ärzte etc.).

Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:



Einrichtung	Erreichbarkeit	Potenziale zur Attraktivierung
Volksschule/Kindergarten	zu Fuß /Rad	Schulweginitiative: Pedibus Organisation Schulumfeld (Parkplätze, Kontrolle, Schulwegsicherung), Wettbewerbe zur Förderung
Ortszentrum	zu Fuß /Rad	Leitsysteme, kurze Wege, Radwege, 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

Problembereiche sind allem ein fehlendes Angebot für Fahrten in die Nachbargemeinden bzw. in die wichtigsten regionalen und überregionalen Zentren (Neusiedl am See, Eisenstadt) für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (Zielgruppe Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung).

Durch die Einführung eines gemeindeübergreifenden Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf von mehreren Zielgruppen erfüllt werden. Wichtig wäre vor allem eine Verbindung in eine der benachbarten Ortschaften mit Bahnanbindung (z.B. Pama, Kittsee)

## 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)

#### Schulweginitiative:

- Pedibus – gemeinsam zu Fuß zur Schule

#### Infrastrukturmaßnahmen:

- Instandsetzung und Verbreiterung bestehender Gehsteige, Lückenschluss im Gehsteignetz

#### 3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

##### Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des Radverkehrswegenetzes:
- Ausbau Abstellanlagen: Anschaffung einheitlicher Abstellanlagen für Hot-Spots
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten

##### Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike (z.B. Bahnhof ...)
- 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“)
- 

##### Tourismus:

- Aufbau eines touristischen (E-Bike)Verleih-Systems

#### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

##### Mikro-ÖV:

- Gemeindeübergreifendes Mikro-ÖV System (Region Kittsee, Edelstal, Pama, Deutsch Jahrndorf)
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche, Bahnanbindung)

#### 3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

- Ausbau der grenzübergreifenden Straßenverbindung Deutsch Jahrndorf – Rajka
- Gutachten und Umsetzungskonzept für eine flächendeckende Tempo 30-Zone gem. § 20 Abs. 2a StVO

## 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/](http://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](mailto: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](mailto:mikroev@schig.com)

- **klimaaktiv mobil**

Programmmanagement „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ komobile Gmunden GmbH: DI Helmut Koch, DI<sup>in</sup> Anna König: [mobilitaetsmanagement@komobile.at](mailto:mobilitaetsmanagement@komobile.at)

[klimaaktivmobil.at](http://klimaaktivmobil.at) oder [klimaaktivmobil.at/mmgemeinden](http://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](mailto: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](mailto:office@vor.at)  
[www.vor.at](http://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](mailto: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](mailto:office@miro-mobility.at)  
Homepage: [www.miro-mobility.at](http://www.miro-mobility.at)

## 6 Verzeichnisse

### Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland,2017).....	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Quelle: Statistik Austria, 2017) .....	7
Abb. 3. Fußgängerverkehr: Gehsteige tw. unvollständig, schmal (Quelle: eigene Fotos) .....	9
Abb. 4. Hinweisschild markiert den Schulweg (Quelle: eigenes Foto) .....	10
Abb. 5. Radabstellanlagen (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 6: Bushaltestelle Obere Hauptstraße, Übersicht Haltestellen (Quelle: eigenes Foto, www.oebb.at).....	11
Abb. 7: Elektrotankstelle Deutsch Jahrndorf (Quelle: eigenes Foto) .....	11
Abb. 7. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	13
Abb. 8: Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung 0,7 km Radius (Quelle: GIS Burgenland, 2017)	13
Abb. 9: Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung 0,7 km Radius ausgehend von Kaufhaus und Kindergarten/Vs (Quelle: GIS Burgenland, 2017) .....	14
Abb. 10. Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung, gelb Fahrrad, blau: Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	15
Abb. 11. 10-Minuten Einzugsbereiche: rot Fußgänger, blau: Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	15

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik.....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	8
Tab. 3: Besonderheiten .....	8
Tab. 4: Verkehrserschließung.....	9
Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse.....	16

### Quellen:

**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](http://geodaten.bgld.gv.at/de/home.html))

**Statistik Austria, 2017:** Ein Blick auf die Gemeinde ([www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1](http://www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1))

**Verkehrsverbund Ostregion VOR, 2017:** Fahrplan ([www.vor.at](http://www.vor.at))

**ÖBB, 2017:** Fahrplan ([www.oebb.at](http://www.oebb.at))

**Gemeinde Deutsch Jahrndorf, 2017** ([www.deutsch-jahrndorf.at](http://www.deutsch-jahrndorf.at))

**Mobilitätszentrale Burgenland, 2017** ([www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info))