



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check Draßmarkt



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 Draßmarkt

Marktgemeinde Draßmarkt

Hauptstrasse 39

7372 Draßmarkt

Erstellt durch

MiRo Mobility GmbH

Technologiezentrum Eisenstadt

Marktstraße 3, Bauteil 6, 2. OG

7000 Eisenstadt

Eisenstadt, April 2018

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	Verkehrerschließung.....	8
2.2.3	Qualitätscheck	9
2.2.4	Bestehende Mobilitätsangebote	11
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	11
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	12
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse	15
3.2	Potenziale	15
3.2.1	Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	15
3.2.2	Potenziale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	16
3.3	Empfehlungen	16
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	16
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	16
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	17
3.3.4	Maßnahmen ÖV	17
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	17
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	18
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	18
4.2	Förderempfehlung.....	21
5	Kontaktdaten.....	22
6	Verzeichnisse.....	23

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 Marktgemeinde Draßmarkt 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.

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 Gemeinde Draßmarkt liegt im Bezirk Oberpullendorf, rund zehn Kilometer von der gleichnamigen Bezirkshauptstadt entfernt. Draßmarkt setzt sich aus den Katastralgemeinden Draßmarkt, Karl und Oberrabnitz zusammen.

Draßmarkt ist von den Gemeinden Weingraben, Kaisersdorf, Neutal, Stoob, Steinberg-Dörfel, Piringsdorf, Pilgersdorf und Unterrabnitz-Schwendgraben umgeben. Im Westen grenzt das niederösterreichische Kirchsschlag. Die Landeshauptstadt Eisenstadt ist rund 45 km, Sopron 30 km, Wien rund 100 km und Graz 125 km entfernt.

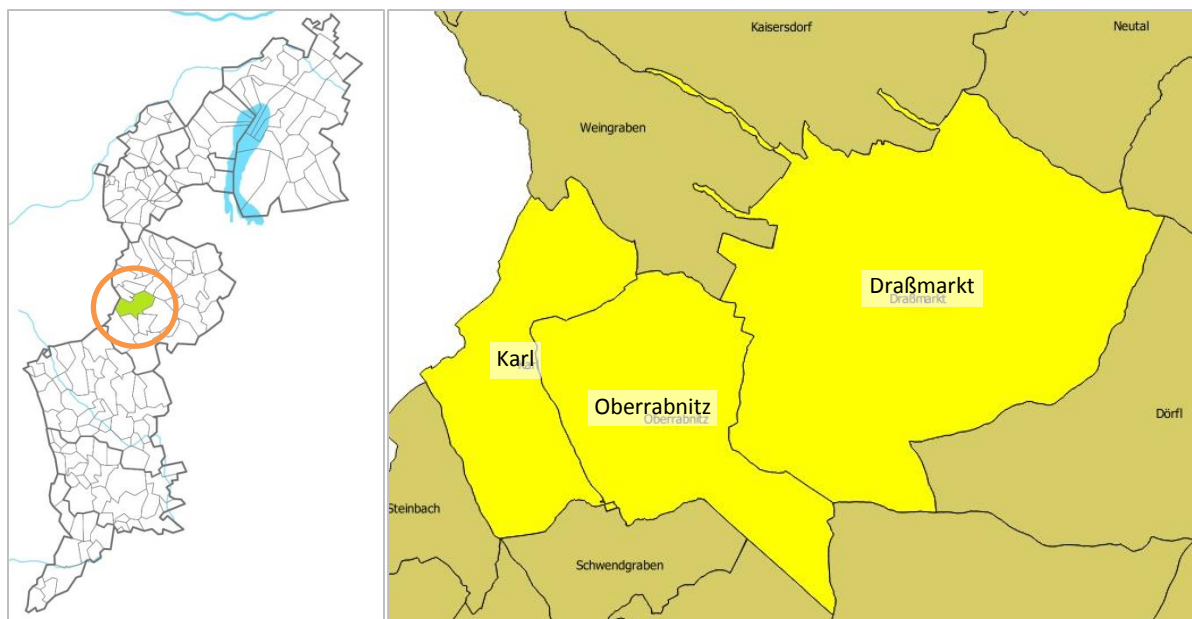


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Gemeinde Draßmarkt hatte im Jahr 1991 1.510 Einwohner. Zwischen den Jahren 1991 und 2011 ist die Bevölkerung auf 1.377 Personen gesunken. Seit 2011 ist die Bevölkerung wieder leicht auf 1.413 Personen im Jahr 2017 angestiegen.

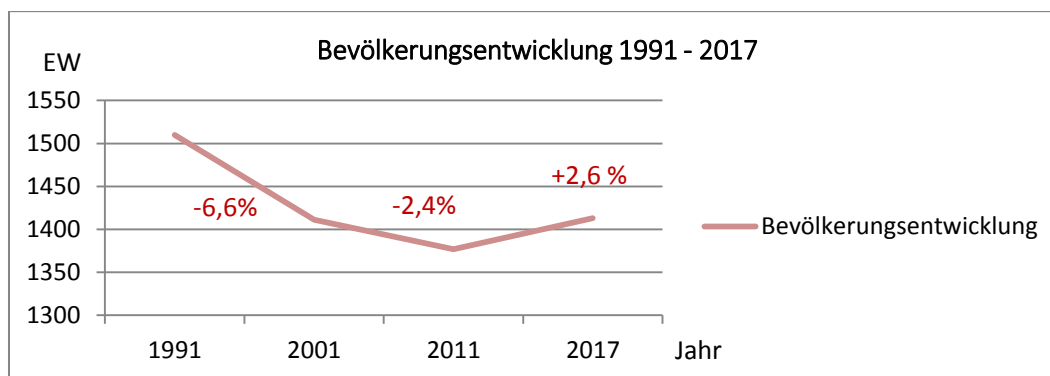


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017)

2.1.3 Pendlerstatistik

In Draßmarkt sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 650 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 179 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 471 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 184 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, 98 Personen sind in einem anderen politischen Bezirk des Burgenlandes beschäftigt. 60 Personen pendeln nach Niederösterreich und 124 nach Wien.

Tab. 1: Pendlerstatistik (Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015)

Erwerbstätige gesamt	650
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	179
Auspendler	471
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	184
<i>davon in Oberpullendorf</i>	71
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	98
NÖ	60
Wien	124
ins Ausland	1
Einpendler gesamt	197

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Marktgemeinde Draßmarkt mit den Ortsteilen Karl und Oberrabnitz verfügt über ein der Ortsgröße entsprechend kleines Angebot an sozialer Infrastruktur und Nahversorgung. Nahversorgung (zwei Lebensmittelgeschäfte), Kindergarten und Volksschule der Gemeinde befinden sich im Ortsteil Draßmarkt. Die medizinische Grundversorgung ist über einen Allgemeinmediziner und einen Zahnarzt abgedeckt. Eine Raiffeisenbank und ein Post Partner sind ebenfalls vor Ort.

Das soziale Leben ist durch die Vielzahl an Vereinen geprägt. Es gibt einige Gasthäuser (Bernie „Das Wirtshaus“, Gasthaus Janits, Gasthaus Waldmann, Gasthaus „Zum Dorfwirt“), welche sich im Ortsteil Draßmarkt befinden.

Der Bedarf an weiteren Nahversorgern und sozialer Infrastruktur wird durch den nahegelegenen Bezirkshauptort Oberpullendorf mit seinem am Ortsrand gelegenen Einkaufszentrum, den ansässigen Ärzten und dem Krankenhaus Oberpullendorf abgedeckt.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Kaufhaus "Frische-Eck", Kaufhaus Kurt Rathmanner
Bank	Raiffeisenbank Draßmarkt-Kobersdorf-St.Martin
Sonstiges	Trafik, Post Partner Bernie "Das Wirtshaus"
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	Zahnarzt
Apotheke	nein (nächstgelegene in Oberpullendorf)
Gastronomie	
	Bernie "Das Wirtshaus", Gasthaus Gerhard Janits, Gasthaus Karl Waldmann, Gasthaus zum "Dorfwirt"
Besonderheiten	
	Verein Genuss Region Mittelburgenländische Kästen und Nuss Genussprodukte

2.2.2 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Regionale Buslinien stellen in Draßmarkt das einzige öffentliche Verkehrsmittel dar, wobei zu beachten ist, dass das Angebot stark auf die Zielgruppen Schüler und Pendler ausgerichtet ist. Vor allem am Vormittag gibt es kaum Fahrten.

Tab. 3: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	Linien 1155,1776, 1839, 1848 Wien, Weppersdorf Busbahnhof, Oberpullendorf, Kobersdorf, Stoob, Piringsdorf, Markt Sankt Martin, Kaisersdorf, Kirchschatz, Bernstein (etc.)
Bahn	-
Radwege	
	B49 Naturpark-Radwanderweg, B41 Rabnitztalradweg



Abb. 3. Radwege (Quelle: fahr-radwege.com,2017)

2.2.3 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Die Fußgängeranlagen im Gemeindegebiet von Draßmarkt sind in gutem Zustand. Entlang der übergeordneten Straßenzüge (Landesstraßen) befinden sich Gehsteige beiderseits der Fahrbahn. Abseits der Hauptstraßen sind Gehsteige nur einseitig oder sehr schmal vorhanden. Zwischen Karl und Oberrabnitz stellt ein beschilderter Gehweg eine Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen dar.



Abb. 4. Fußgängerverkehr: Karl (Quelle: eigene Fotos)

Radverkehr

Im Gemeindegebiet von Draßmarkt lassen sich weder ausgewiesene Radstreifen noch Mehrzweckstreifen verorten. Die Radwege B49 und B41 sind durch Wegweiser und Bodenmarkierungen ausgewiesen.

Fahrradständer sind z.B. an folgenden Plätzen vorhanden: Gemeindeamt und Raika, bei beiden Kaufhäusern und beim Spielplatz in Karl.



Abb. 5. Bodenmarkierung und Beschilderung der Radwege (Quelle: eigene Fotos)

Öffentlicher Verkehr

Der regionale Buslinienverkehr fokussiert sich auf den Schülerverkehr (z.B. nach Oberpullendorf) bzw. den Pendlerverkehr (Wien, Busbahnhof Weppersdorf). Haltestellen befinden sich in allen Ortsteilen entlang der Hauptstraßen.



Abb. 6. Bushaltestellen (Quelle: eigene Fotos)



Abb. 7. Übersicht Bushaltestellen, links Karl, Oberrabnitz, rechts: Draßmarkt (Quelle: oebb.at)

Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität vorhanden.

2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Für die Kindergartenkinder der Gemeinde gibt es einen Kindergartentransport. Mittels Gemeindebus werden die Kindergartenkinder und Volksschüler aus allen Ortsteilen zum Kindergarten und zur Volksschule Draßmarkt gebracht.

Weiters ist die Gemeinde an die Discobus Linie 11 (Oberrabnitz – Oberpullendorf) angebunden.

2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Regionale und grenzüberschreitende Beziehungen

Die Gemeinde Draßmarkt liegt südlich des Naturparks Landseer Berge direkt an der burgenländisch-niederösterreichischen Grenze. Der Ortsteil Karl grenzt unmittelbar an die niederösterreichische Stadt Kirchschlag, die aufgrund des großen Angebots an Geschäften und sozialen Einrichtungen von überregionaler Bedeutung ist.

Da sich der nächstgelegene Grenzübergang nach Ungarn sich in ca. 25 km Entfernung (Deutschkreutz) befindet, gibt es keine unmittelbaren grenzüberschreitenden Beziehungen nach Ungarn.

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

Der Fußgängerverkehr beschränkt sich durch die großen Entfernungen zwischen den Ortsteilen auf Strecken innerhalb der jeweiligen Ortsteile.

Der Großteil der Angebote der Gemeinde befindet sich im Ortsteil Draßmarkt. In der nachfolgenden Abbildung ist mit roter Markierung ein Radius von 700 Metern ausgehend vom Ortskern eingetragen, was eine Gehzeit von zehn Minuten darstellt. Wie in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich, liegt nahezu das gesamte Siedlungsgebiet innerhalb des zehn Minuten Einzugsbereiches. Hier ist eine gute Eignung für den Fußgängerverkehr gegeben.



Abb. 9. 10-Minuten Einzugsbereich Ortszentrum Draßmarkt, 0,7 km Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Betrachtet man die drei Ortsteile zueinander (siehe Abbildung 10) wird ersichtlich, dass hier keine Eignung für den Fußgängerverkehr gegeben ist, da in den um die Ortskerne gelegten 700 m Radien nur jeweils das Siedlungsgebiet des eigenen Ortsteiles abgedeckt wird. Die drei Ortsteile liegen so weit auseinander, dass eine fußläufige Eignung für tägliche Erledigungen nicht gegeben ist. Aufgrund der Besiedelung entlang der Rabnitztaler Landesstraße liegt ein fließender Übergang zwischen den Ortsteilen Karl und Oberrabnitz vor. Demgegenüber befindet sich der Hauptort Draßmarkt in einer Entfernung von knapp fünf Kilometern.

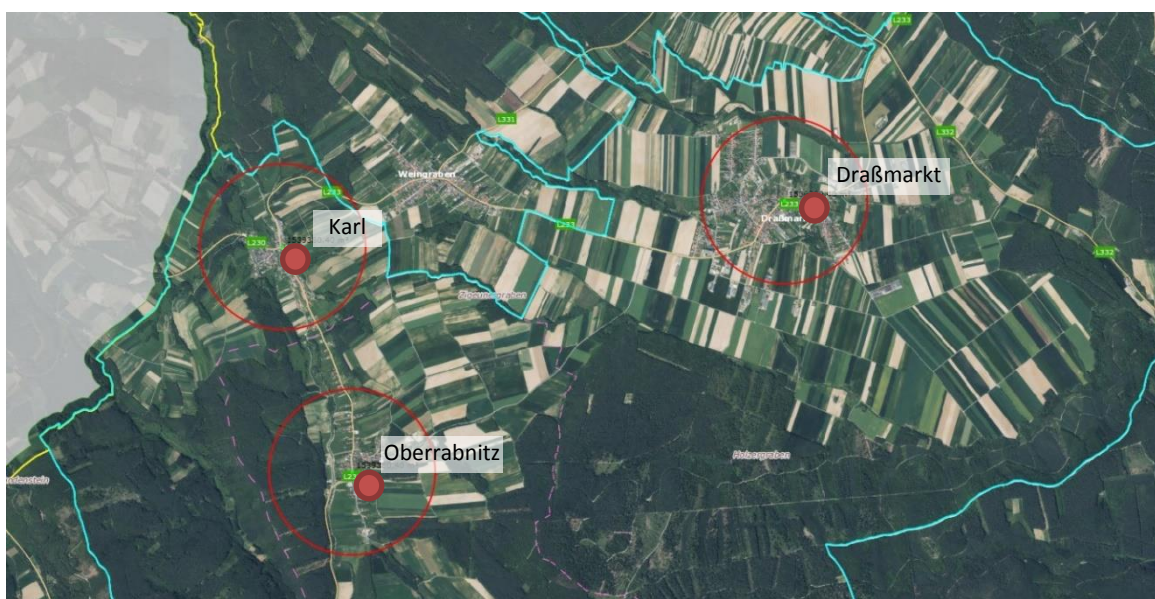


Abb. 10. 10-Minuten Einzugsbereiche ausgehend von den Zentren der Ortsteile, 0,7 km Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Da die Ortsteile fast fünf Kilometer auseinanderliegen ist auch die Eignung für Fahrten mit dem Fahrrad und E-Bike nur bedingt gegeben. In der nachfolgenden Abbildung wird ersichtlich, dass ausgehend vom Ortskern Draßmarkt weder Karl noch Oberrabnitz innerhalb von zehn Minuten erreicht werden können.

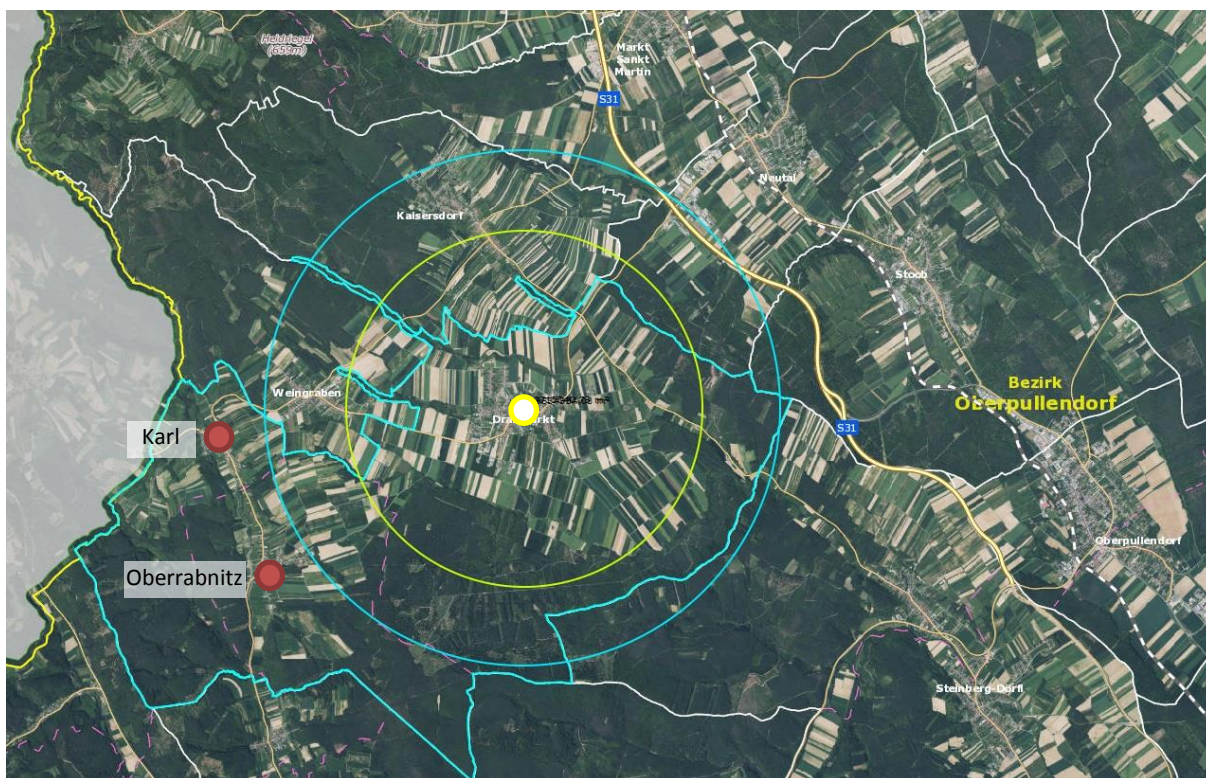


Abb. 11. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortskern Draßmarkt: 2,5 km Fahrrad, 3,6 km E-Bike (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)		<ul style="list-style-type: none"> • große Distanzen zwischen den einzelnen Ortsteilen • Langgezogene Straßensiedlung Oberrabnitz und Karl ohne Versorgungseinrichtungen (Nahversorgung und soziale Infrastruktur)
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsteil Draßmarkt gut geeignet für Fußgänger durch kurze Wege innerhalb des Ortes • gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen 	<ul style="list-style-type: none"> • schlechte Alltagstauglichkeit für Fußgängerverkehr aufgrund fehlender Angebote (Nahversorgung, etc.) innerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit in den Ortsteilen Karl und Oberrabnitz
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • alle Ortsteile gut geeignet für Radfahrer innerhalb der Ortsteile • Fahrradständer tw. vorhanden • Freizeit-Radrouten 	<ul style="list-style-type: none"> • schlechte Alltagstauglichkeit für Radverkehr aufgrund fehlender Einrichtungen (Nahversorgung etc.) innerhalb des Einzugsgebietes • Fahrradinfrastruktur
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • Busverbindungen • KIGA + VS Transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Linienverkehr stark auf Schüler- und Pendlerverbindungen ausgerichtet • kein Mobilitätsangebot für ältere Personen

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde Draßmarkt ist aufgrund der Siedlungsstruktur für den Fußgänger- und Radverkehr im Alltag nur bedingt geeignet. In den Ortsteilen Karl und Oberrabnitz befinden sich innerhalb der Fußgänger- und Fahrraddistanzen wenige bis keine Ziele des täglichen Bedarfs (z.B. Nahversorger, Ärzte u.dgl.). Im größten Ortsteil Draßmarkt können derartige Einrichtungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad sehr gut erreicht werden. Aktivitäten zur Förderung dieser beiden Verkehrsarten sollten demnach auch auf diesen Ortsteil fokussiert werden. Zudem kann durch Initiativen im Bereich E-Bike der Einzugsbereich sowohl der wichtigen kommunalen Einrichtungen für Teile der Bevölkerung erweitert als auch die Erreichbarkeit der Bezirkshauptstadt Oberpullendorf für die Einwohner von Draßmarkt verbessert werden. Im Zuge einer regionalen Initiative zur Förderung des E-Bikes im Alltags- und Freizeitverkehr können in Kooperation mit unterschiedlichen Stakeholdern (z.B. Energie Burgenland, Abteilungen für Verkehrs- und Straßenbau im Land Burgenland, benachbarte Gemeinden, Tourismus, etc.) positive Ergebnisse für die Gemeinde Draßmarkt erzielt werden.

Volkschule/Kindergarten (Orts- teil Draßmarkt)	zu Fuß	Schulweginitiative: Pedibus
alle Ortsteile	Rad/ E-Bike	Radwege, Radabstellanlagen, Ladestationen
Nachbargemeinden, Oberpul- lendorf	E-Bike	Gemeindeübergreifendes Radwegenetz, Radabstellanlagen, Ladestationen
Generell	E-Bike	E-Bike-Initiative (Information, Infrastruktur, Kooperation)

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

Die wichtigsten Zielgruppen für die Potenzialabschätzung 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

Aufgrund seiner Lage und seiner Bevölkerung- bzw. Siedlungsstruktur besteht für die Gemeinde vor allem für die Personen mit eingeschränktem Zugang zur Mobilität (Kinder und Jugendliche, ältere Personen, Menschen mit Behinderung und sonstige Personen ohne eigenen Pkw) Handlungsbedarf.

Problembereiche für diese Zielgruppen sind vor allem das fehlende Angebot in den Bezirksvorort Oberpullendorf für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (insbesondere am Vormittag). Durch die Einführung eines modularen Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf dieser Zielgruppen erfüllt werden.

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 für Schüler
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)

3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des Radverkehrswegenetzes:
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten

Maßnahmenbereich E-Bike:

- regionale E-Bike-Initiative (Förderungen, Investitionen, Infrastruktur)
- öffentliche E-Bikes Ladestation
- sichere Abstellanlage für E-Bikes

(E-)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

- Alltagsverkehr intern: Verbindung der Ortsteile
 - Modul Kindergarten/Schülerverkehr (aufbauend auf dem bestehenden Kindertransport)
 - Modul: Alltagsverkehr innerhalb der Ortsteile
- Anbindung an Oberpullendorf z.B. über Einrichtung eines regionalen Mikro-ÖV Systems in der Region Oberpullendorf Umgebung :
 - Modul Alltagsverkehr extern: Nachbargemeinden, Oberpullendorf etc.
 - Verbesserung der Anbindung an den überregionalen Buslinienverkehr über das Mikro-ÖV-System

3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Verkehrssicherheit:

- Gutachten und Umsetzungskonzept für eine flächendeckende Tempo 30-Zone gem. § 20 Abs. 2a StVO
- Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Hebung der Verkehrssicherheit für Fußgänger (Straßenraumgestaltung)

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 (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017)	7
Abb. 4. Fußgängerverkehr: Karl (Quelle: eigene Fotos)	9
Abb. 5. Bodenmarkierung und Beschilderung der Radwege (Quelle: eigene Fotos)	10
Abb. 6. Bushaltestellen (Quelle: eigene Fotos)	10
Abb. 7. Übersicht Bushaltestellen, links Karl, Oberrabnitz, rechts: Draßmarkt (Quelle: oebb.at)	11
Abb. 8. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)	12
Abb. 9. 10-Minuten Einzugsbereich Ortszentrum Draßmarkt, 0,7 km Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	13
Abb. 10. 10-Minuten Einzugsbereiche ausgehend von den Zentren der Ortsteile , 0,7 km Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	13
Abb. 11. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortskern Draßmarkt: 2,5 km Fahrrad, 3,6 km E-Bike (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	14

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015)	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur	8
Tab. 3: Verkehrserschließung	8
Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse	15

Quellenverzeichnis

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (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.drassmarkt.at)
Mobilitätszentrale Burgenland, 2017 (www.b-mobil.info)