



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check Hannersdorf



**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

## Hannersdorf

Großgemeinde Hannersdorf  
Hannersdorf Nr. 166  
7473 Hannersdorf

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 Gemeindeförderungsrätin 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 .....	10
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	11
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	12
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse .....	14
3.2	Potentiale .....	14
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	14
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	15
3.3	Empfehlungen .....	15
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....	15
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	15
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	16
3.3.4	Maßnahmen ÖV .....	16
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	17
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten .....	17
4.1	Förderempfehlung.....	19
5	Kontaktdaten.....	20
6	Verzeichnisse.....	21

# 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 Großgemeinde Hannersdorf 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

Die Gemeinde Hannersdorf mit den Ortsteilen Hannersdorf, Burg und Woppendorf liegt im Südburgenland im Bezirk Oberwart. Das Gemeindegebiet von Hannersdorf umfasst eine Fläche von ca. 17 km<sup>2</sup>. Hannersdorf ist rund 20 Kilometer von der Bezirkshauptstadt Oberwart entfernt. Die Gemeinde liegt unmittelbar an der ungarischen Grenze, unweit der ungarischen Stadt Szombathely.

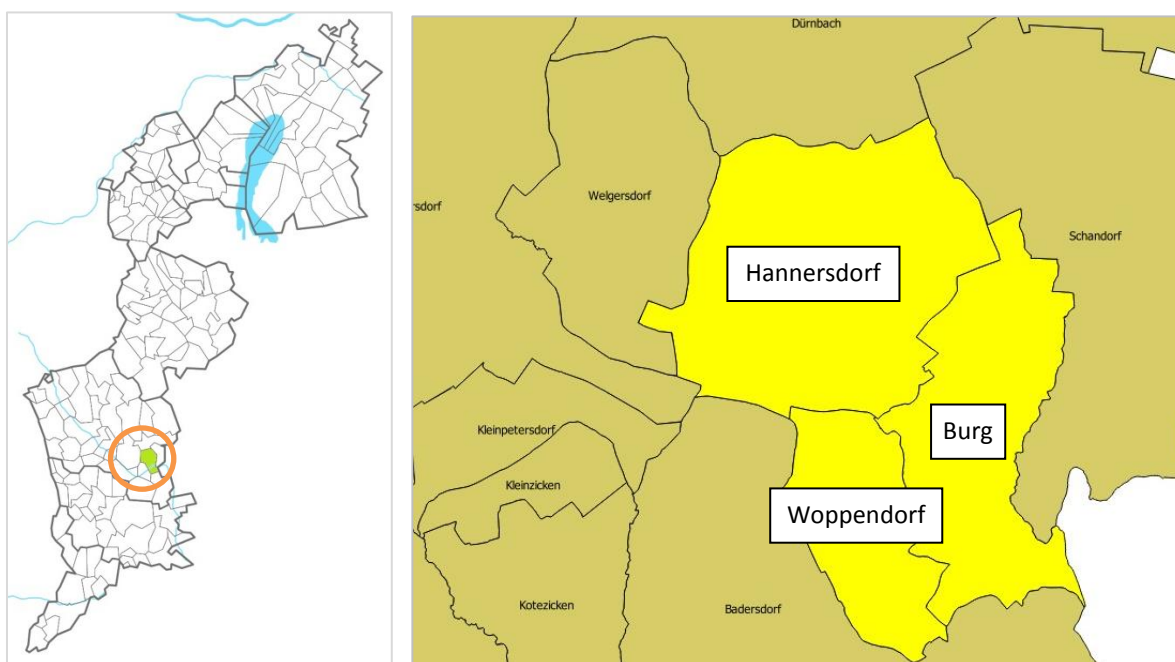


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Hannersdorf ist umgeben von den Gemeinden Schandorf, Deutsch Schützen-Eisenberg, Badersdorf, Großpetersdorf und Schachendorf.

Die Landeshauptstadt Eisenstadt ist rund 90 km, Wien 140 km, Graz 100 km, Szombathely 25 km und Güssing 30 km entfernt.

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerungszahlen der Gemeinde Hannersdorf sind seit 1991 konstant rückläufig. Im Jahr 1991 hatte die Gemeinde 864 Einwohner. Zwischen 2001 und 2017 sind die Einwohner um rund 10 % auf 769 gefallen.

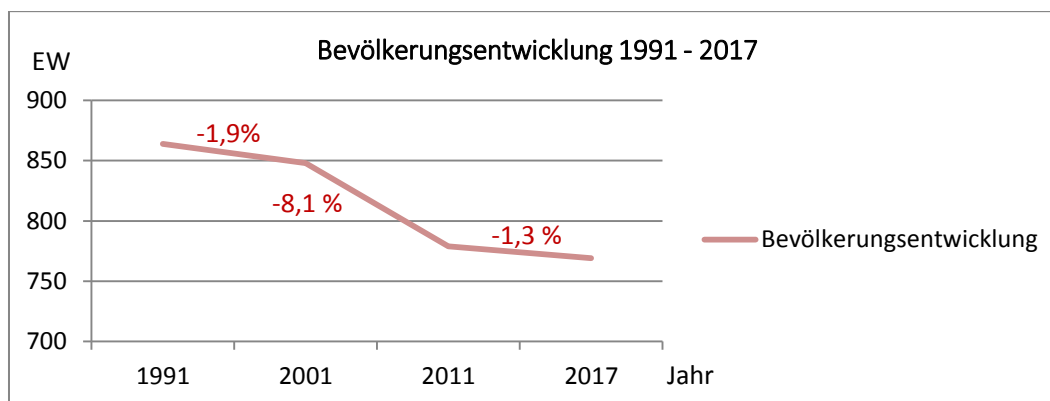


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Quelle: Statistik Austria)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Hannersdorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 321 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 57 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 264 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 141 Personen sind in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes beschäftigt, 21 Personen arbeiten in einem anderen politischen Bezirk des Burgenlandes und 51 Personen arbeiten in Wien.

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

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>321</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>57</b>
<b>Auspendler</b>	<b>264</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirkes	141
<i>davon in Oberwart</i>	68
<i>davon in Großpetersdorf</i>	20
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	32
Wien	51
ins Ausland	1
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>37</b>

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Gemeinde Hannersdorf verfügt mit Ausnahme einer Bäckerei über kein Nahversorgungsangebot. Eine öffentlich rechtliche Volksschule mit derzeit 15 Schülern (Stand: Juli 2017) und ein Kindergarten mit 23 Kindern befinden sich im Ortsteil Hannersdorf. Die medizinische Versorgung erfolgt über einen Allgemeinmediziner in der Nachbargemeinde Großpetersdorf.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Bäckerei Gabriel
Sonstiges	-
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	nein
Sonstige	nein
Apotheke	nein
<b>Freizeit + Gastronomie</b>	
Gasthaus/Café	Gasthaus Peter Hasler, Buschenschank Kristaloczi, Hannersberg (Buschenschank, Hochzeitslocation etc.)

### 2.2.2 Besonderheiten

Im Gemeindegebiet von Hannersdorf liegt der „Hannersberg“, welcher als exklusiver Veranstaltungsort insbesondere für Hochzeiten genutzt wird.

Im Ortsteil Burg befindet sich ein Naturbadesee mit Tennisplätzen, Minigolfplatz und Beachvolleyballplatz.

In den Ortsteilen Hannersdorf und Burg befinden sich Steinbrüche der Pinktaler Schotterwerke.

### 2.2.3 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation

Die Landesstraße L244 verläuft in Ost- West-Richtung durch das Gemeindegebiet von Hannersdorf und bindet die Ortsteile Hannersdorf und Burg an Großpetersdorf an. Der Ortsteil Woppendorf ist durch die L389 an das Gemeindegebiet angeschlossen. Am östlichsten Rand des Gemeindegebietes verläuft die B56 (Geschriebensteinstraße) und stellt die Nord-Süd-Verbindung dar.

#### Verkehrsanbindung

Regionale Buslinien stellen in Hannersdorf das einzige öffentliche Verkehrsmittel dar, wobei es sich hier um ein auf die Zielgruppe Schüler und Pendler beschränktes Angebot handelt.

Tab. 3: Verkehrserschließung

<b>ÖV-Angebot</b>	
Bus	G1 (Wien), 7908, 7910, nach Oberwart, Güssing, Rechnitz etc.
<b>Radwege</b>	
	Weinidylle B57, Paradiesroute, EuroVelo 9+13



## 2.2.4 Qualitätscheck

### Fußgängerverkehr

Entlang der übergeordneten Straßenzüge (Landesstraßen) befinden sich Gehsteige beiderseits der Fahrbahn. Abseits der Hauptstraßen sind Gehsteige nur einseitig bzw. nicht mehr vorhanden.

Auf Grund der großen Distanzen zwischen den einzelnen Ortsteilen (ein bis zwei Kilometer) ist die fußläufige Erreichbarkeit auf den jeweiligen Ortsteil beschränkt.



Abb. 3. Nahversorger und Gemeindeamt Hannersdorf (Quelle: eigene Fotos)

### Radverkehr

In der Gemeinde wird mittels Bodenmarkierung und Beschilderung auf die Radwege wie z.B. Paradiesroute Südburgenland hingewiesen.

Für den Alltagsradverkehr sind nur wenige Fahrradständer in der Gemeinde vorhanden.



Abb. 4. Bodenmarkierung und Beschilderung Radwege (Quelle: eigene Fotos)

## Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr beschränkt sich auf Buslinien, welche hauptsächlich auf den Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichtet sind. Der G1 bietet eine Wienanbindung für Pendler. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Haltestellen in den drei Ortsteilen. Lagebedingt gibt es im Ortsteil Woppendorf nur wenige Verbindungen.

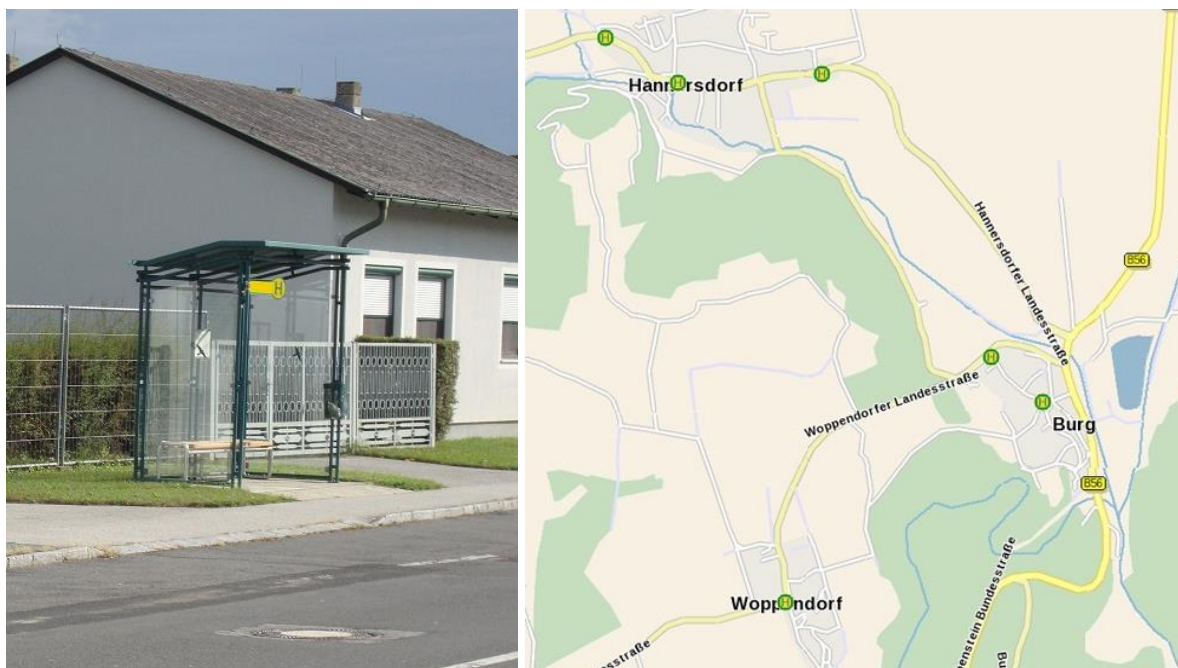


Abb. 5. Bushaltestelle mit Wartehäuschen (Quelle: eigenes Foto), Übersicht Haltestellen (Quelle: ÖBB Scotty 2017, [www.fahrplan.oebb.at](http://www.fahrplan.oebb.at))

## Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität vorhanden.

### 2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde Hannersdorf betreibt einen Kindergartentransport, mit dem alle Kindergartenkinder aus den Ortsteilen Burg und Woppendorf nach Hannersdorf befördert werden. Schulkinder werden mit öffentlich finanzierten Kleinbussen zur Volksschule nach Hannersdorf gebracht.

Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kinder	Kindergartentransport, Schülertransport zur Volksschule
Jugend	-
Senioren	-

### **2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region**

Die Gemeinde Hannersdorf ist Mitgliedsgemeinde der Weinidylle Burgenland. Dieses Weinbaugebiet verläuft von Rechnitz entlang der burgenländisch-ungarischen Grenze über den Eisenberg und das Untere Pinkatal bis in den Bezirk Jennersdorf.

Das Gemeindegebiet Hannersdorf grenzt entlang eines kurzen Abschnitts an Ungarn, die nächstgelegenen Grenzübertrittsstellen befinden sich in Schachendorf, Schandorf und Deutsch Schützen - Eisenberg.

### 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 10 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. 6. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Die Gemeinde Hannersdorf besteht aus drei kleinen Ortsteilen, welche zwischen rund 100 und 450 Einwohner haben. Die Ortsteile bilden jeweils ein kleines kompaktes Siedlungsgebiet und liegen rund einen Kilometer voneinander entfernt. Die fußläufige Erreichbarkeit ist durch die Distanzen zwischen den Ortsteilen jeweils nur im Ortsteil gegeben.

Der Ortsteil Woppendorf hat eine Ausdehnung von ca. 700 Metern, Hannersdorf und Burg sind jeweils ca. einen Kilometer lang. Dadurch ergeben sich im jeweiligen Ortskern nur kurze Wege, jedoch ist anzumerken, dass sich innerhalb der Ortsteile nur wenige Ziele für alltägliche Erledigungen befinden.



Abb. 7. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger: Radius 0,7 km, ausgehend von der Volksschule (Quelle: GIS Bgld. 2017)



Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum Hannersdorf, gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km; blau: E-Bike: Radius 3,6 km (Quelle: GIS Bgld. 2017)

Betrachtet man die Radien für Radfahrer und E-Bike-Fahrer wird ersichtlich, dass sich alltägliche Erledigungen durchaus für Fahrten mit dem Rad oder E-Bike eignen, da die Strecken nur wenige Kilometer betragen. Ausgehend vom Ortsteil Hannersdorf liegen auch die Gemeinden Schandorf, Badersdorf und Welgersdorf innerhalb des Radius einer 10-minütigen Fahrt mit dem E-Bike.

### 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.

Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
<b>Allgemein</b> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr eingeschränktes Angebot</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut geeignet für Fußgänger durch kurze Wege innerhalb der Ortsteile</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schlechte Alltagstauglichkeit für Fußgängerverkehr trotz kurzer Strecken aufgrund fehlender Angebote innerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit</li> <li>• Ortsteile liegen weit auseinander</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut geeignet für Radfahrer durch kurze Wege innerhalb der Ortsteile, bzw. bedingt auch in die benachbarten Ortsteile</li> <li>• Freizeit-Radrouten</li> <li>• Nachbargemeinden können in 10 Minuten Fahrzeit mit dem E-Bike erreicht werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schlechte Alltagstauglichkeit für Radverkehr aufgrund fehlender Angebote innerhalb des Einzugsgebietes</li> <li>• Fahrradinfrastruktur (z.B. Radweg zum Badensee Burg) fehlt</li> <li>• fehlende Abstellanlagen</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Busverbindung vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienverkehr stark auf Schüler- und Pendlerverbindungen ausgerichtet</li> <li>• eingeschränkte Verbindungen</li> </ul>
<b>Verkehr/Mobilität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KIGA + VS Transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Mobilitätsangebot für ältere Personen</li> </ul>

### 3.2 Potenziale

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

Die Gemeinde Hannersdorf ist für den Fußgänger- und Radverkehr im Alltag nur bedingt geeignet. Es befinden sich innerhalb der Fußgänger- und Fahrraddistanzen wenige bis keine Ziele des täglichen Bedarfs (z.B. Nahversorger etc.). Durch Initiativen im Bereich E-Bike kann der Einzugsbereich sowohl der wichtigen kommunalen Einrichtungen für Teile der Bevölkerung erweitert als auch die Erreichbarkeit der Nachbargemeinde Großpetersdorf für die Einwohner von Hannersdorf 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 Hannersdorf erzielt werden.

Verbesserungspotential:

Volkschule/Kindergarten Ortsteil Hannersdorf	zu Fuß	Schulweginitiative: Pedibus
Badesee Ortsteil Burg	Rad/ E-Bike	Radwege, 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 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

Durch die Einführung eines modularen Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf von mehreren Zielgruppen erfüllt werden.

Handlungsbedarf wäre vor allem für Fahrten innerhalb des Ortsgebietes bzw. z.B. nach Großpetersdorf für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (Zielgruppe Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung). Ein Gemeindeübergreifendes Mikro-ÖV Konzept mit den Nachbargemeinden sowie einem regionalen Zentrum (Großpetersdorf) wäre anzustreben

In das Mikro-ÖV Konzept kann auch der Kindergarten- und Schülertransport integriert werden.

## 3.3 Empfehlungen

### 3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

- Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten als gemeindeinterne Anlaufstelle für Mobilitätsfragen (Mobilitätsschulung)
- Gemeindeamt/Tourismusbüro 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)

### 3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

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

*Maßnahmenbereich E-Bike:*

- Ladestationen für E-Bike
- Sichere Abstellanlagen für E-Bikes

### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

Gemeindeübergreifender Mikro-ÖV:

- Modul Kindergarten/Schülerverkehr
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche)



## 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.

## 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)

#### 4.1 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 Gesamtverkehrsplanung**

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) .....	7
Abb. 3. Nahversorger und Gemeindeamt Hannersdorf (Quelle: eigene Fotos).....	9
Abb. 4. Bodenmarkierung und Beschilderung Radwege (Quelle: eigene Fotos) .....	9
Abb. 5. Bushaltestelle mit Wartehäuschen (Quelle: eigenes Foto), Übersicht Haltestellen (Quelle: ÖBB Scotty 2017, <a href="http://www.fahrplan.oebb.at">www.fahrplan.oebb.at</a> ) .....	10
Abb. 6. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	12
Abb. 7. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger: Radius 0,7 km, ausgehend von der Volksschule (Quelle: GIS Bgld. 2017).....	13
Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum Hannersdorf, gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km; blau: E-Bike: Radius 3,6 km (Quelle: GIS Bgld. 2017) .....	13

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) .....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur .....	8
Tab. 3: Verkehrserschließung .....	8
Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote .....	10
Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse .....	14

### Quellenverzeichnis

**Gesamtverkehrsstrategie Burgenland** ([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))  
**Gemeindehomepage**, 2017 ([www.hannersdorf.at](http://www.hannersdorf.at))  
**Mobilitätszentrale Burgenland**, 2017 ([www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info))  
**Weinidylle Südburgenland**, 2017 ([www.weinidylle.at](http://www.weinidylle.at))