



Interreg
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check

Kaisersdorf



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

Kaisersdorf

Gemeinde Kaisersdorf
Hauptstrasse 57
7342 Kaisersdorf

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
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	12
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse	13
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).....	14
3.3	Empfehlungen	15
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	15
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	15
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	15
3.3.4	Maßnahmen ÖV	16
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	16
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	17
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	17
4.2	Förderempfehlung.....	20
5	Kontaktdaten.....	21
6	Verzeichnisse.....	22

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 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 Kaisersdorf liegt im Mittelburgenland im Bezirk Oberpullendorf am Südhang des Landeseeer Gebirges. Kaisersdorf ist umgeben von den Gemeinden Markt Sankt Martin, Neutal, Draßmarkt und Weingraben.

Die Landeshauptstadt Eisenstadt ist rund 45 km, Mattersburg ca. 30 km, Oberpullendorf ca. 15 km, Wien ca. 100 km und Graz ca. 130 entfernt.

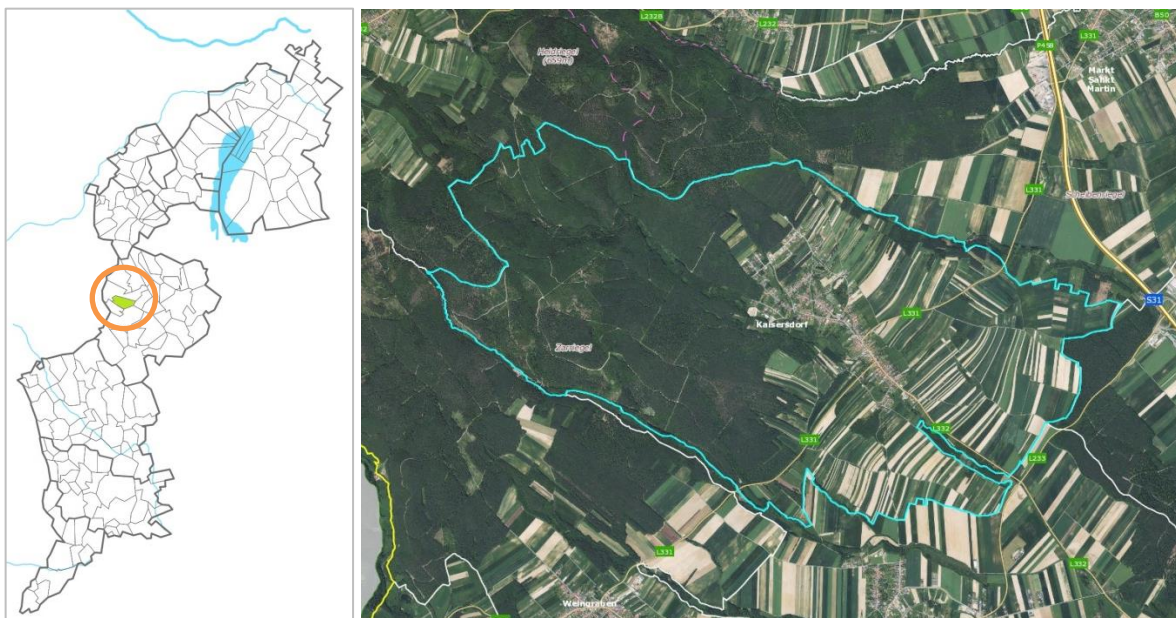


Abb. 1. Lage der Gemeinde und der Ortsteile (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Einwohnerzahlen der Gemeinde Kaisersdorf sind zwischen den Jahren 1991 und 2001 auf 527 Personen leicht zurückgegangen. Seit 2001 ist die Bevölkerung um 90 Personen auf 637 im Jahr 2017 gestiegen.

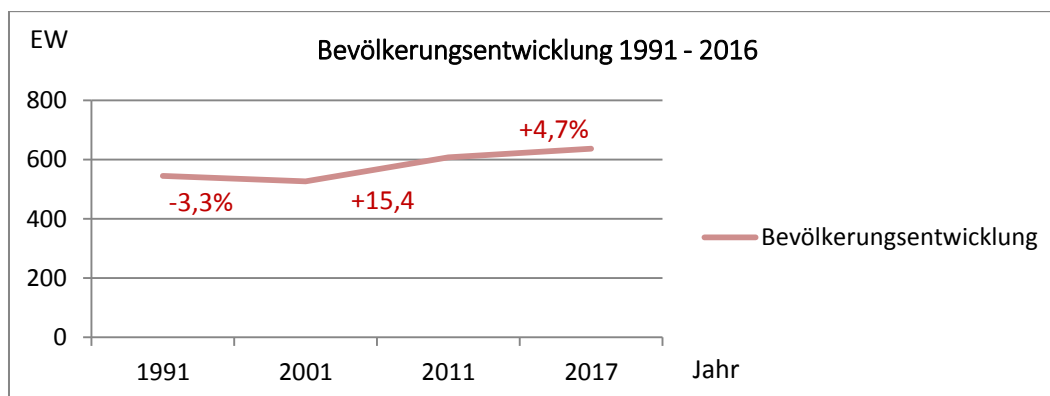


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017

2.1.3 Pendlerstatistik

In Kaisersdorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 266 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 52 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 214 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 98 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 33) in Oberpullendorf. 27 Personen arbeiten in Niederösterreich und 53 Personen pendeln nach Wien.

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

Erwerbstätige gesamt	266
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	52
Auspendler	214
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	98
<i>davon in Oberpullendorf</i>	33
in einen anderen Bezirk im Burgenland	27
NÖ	29
Wien	53
ins Ausland	1
Einpendler gesamt	17

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Gemeinde Kaisersdorf verfügt über ein sehr eingeschränktes Angebot an sozialer Infrastruktur. In der Gemeinde gibt es keine Nahversorgungsmöglichkeiten. Es gibt keinen öffentlichen Kindergarten in der Gemeinde. Kindergartenkinder werden mit dem Bus in das benachbarte Neutal bzw. Markt St. Martin gebracht. Eine öffentliche Volksschule mit derzeit zwölf Kindern (Stand: Juli 2017) befindet sich in der Gemeinde. Weiters gibt es eine private Montessori Kindergruppe und Volksschule mit aktuell ca. 60 Kindern. An medizinischer Versorgung steht ein Allgemeinmediziner zur Verfügung. In der Gemeinde gibt es ein Gasthaus.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Kaisersdorf

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	-
Bank	Raiffeisenbank
Sonstiges	-
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	private Montessori Kindergruppe („Storchennest“)
Volksschule	ja
Sonstige Schulen	Montessori „Storchennest“ (Angebote für 0-3 Jährige, Kindergartenkinder, Volksschüler, Oberstufenmodul)
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	Tierarzt
Apotheke	nein (nächstgelegene Apotheke in Weppersdorf)
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Gasthof Giefing
Sonstiges	Erlebnisbad

2.2.2 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Die Weingrabener Landesstraße verläuft in Ost-West Richtung durch das Gemeindegebiet von Kaisersdorf. Über diese Straße ist die Gemeinde mit Markt St. Martin und Kirchschatz verbunden. Diese Strecke wird gerne von LKW als Ausweichroute nach Kirchschatz verwendet was zu erhöhtem Lkw-Durchzugsverkehr führt.

Verkehrsanbindung

Das Gemeindegebiet von Kaisersdorf befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Burgenland Schnellstraße (S 31) dadurch sind sowohl der Bezirksvorort Oberpullendorf (10 Minuten) als auch Eisenstadt (30 Minuten) und Wien (ca. 75 Minuten) trotz der peripheren Lage mit dem Pkw gut erreichbar.

Kaisersdorf ist an das öffentliche Busliniennetz über die Linien 1155 (Wien – Piringsdorf) und 1839 (Eisenstadt – Oberpullendorf – Langenthal) angebunden. Die Fahrpläne sind jedoch sehr stark auf den Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichtet.

Tab. 3: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	Linie 1155 FR Wien: 5:04, 5:38, 6:08, 6:34, 12:24, 17:39 FR Piringsdorf: 13:10, 15:07, 18:13 Linie 1839 FR Oberpullendorf: 6:51, 7:11, 12:25 FR Eisenstadt: 11:36, 12:23, 13:15, 14:12, 16:40; 16:43
Bahn	-
Radwege	B49 Naturpark-Radwanderweg



Abb. 3. Übersicht Radwege in der Umgebung von Kaisersdorf (Quelle: fahr-radwege.com, 2017)

2.2.3 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

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



Abb. 4. Fußgängeranlagen (Quelle: eigene Fotos), links: fehlender Gehsteig im Bereich der Volksschule, rechts: Beschilderung der Wanderwege

Radverkehr

Im Gemeindegebiet von Kaisersdorf lassen sich weder ausgewiesene Radstreifen noch Mehrzweckstreifen verorten. Der B49 Naturpark-Radwanderweg ist durch Wegweiser und Bodenmarkierungen ausgewiesen.

Fahrradständer sind z.B. an folgenden Plätzen vorhanden: Gemeindeamt und beim Schwimmbad Kaisersdorf.



Abb. 5. Bodenmarkierung Radweg, Radständer Gemeindeamt (Quelle: eigene Fotos)

Öffentlicher Verkehr

Der regionale Busverkehr verläuft weitgehend entlang der Weingrabener Landesstraße. Die Linie 1839 fährt von Weppersdorf nach Markt St. Martin, ist jedoch auf Schülerfahrten ausgerichtet. Die Linie 1155 bietet eine Direktverbindung nach Wien.



Abb. 6. Öffentlicher Verkehr (Quelle: eigene Fotos)

Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität vorhanden.

2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Mit einem Gemeindebus werden Kinder nach Markt St. Martin in den Kindergarten bzw. in die Kindergrube ins benachbarte Neutal gebracht. Weiters ist die Gemeinde an die Discobus Linie 11 (Ober-rabnitz – Oberpullendorf) angebunden.

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

Das Siedlungsgebiet von Kaisersdorf setzt sich aus einer weitgehend geschlossenen Bebauung entlang der Hauptstraße und einem locker bebauten Siedlungsgebiet im Norden zusammen. Die Nord-Süd-Ausdehnung des gesamten Siedlungsgebietes liegt bei knapp zwei Kilometern.

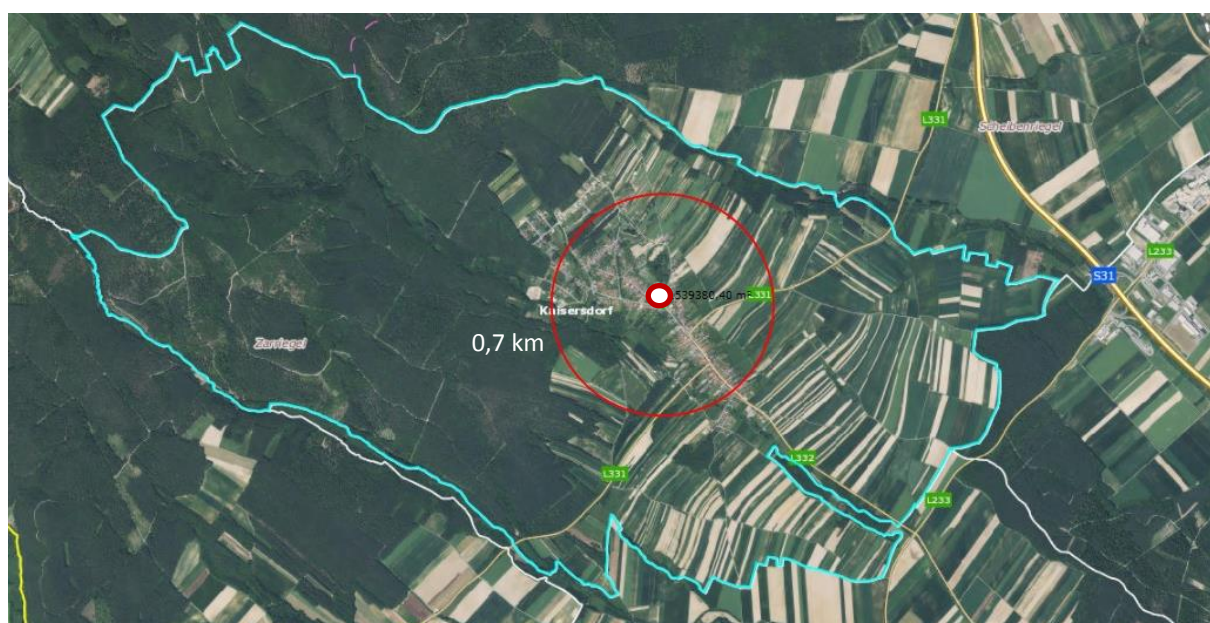


Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger, 0,7 km (Quelle: GIS Bgld, 2017)

Legt man um die Volksschule den fußläufigen Einzugsbereich von 700 m (vgl. Abb. 8) wird nahezu das gesamte Siedlungsgebiet abgedeckt. Dies bedeutet, dass die fußläufige Erreichbarkeit beispielsweise der Volksschule für die gesamte Gemeinde gegeben ist. Durch die insgesamt geringe Ausdehnung der Gemeinde können sämtliche Wege innerhalb des Gemeindegebietes zu Fuß bewältigt werden. Anzumerken ist, dass sich jedoch wenige Angebote in der Gemeinde befinden.

Betrachtet man die 10-Minuten Einzugsbereiche für Fahrräder und E-Bikes wird ersichtlich, dass innerhalb von zehn Minuten mit dem E-Bike die Nachbargemeinden Markt Sankt Martin, Draßmarkt und Weingraben erreicht werden können.

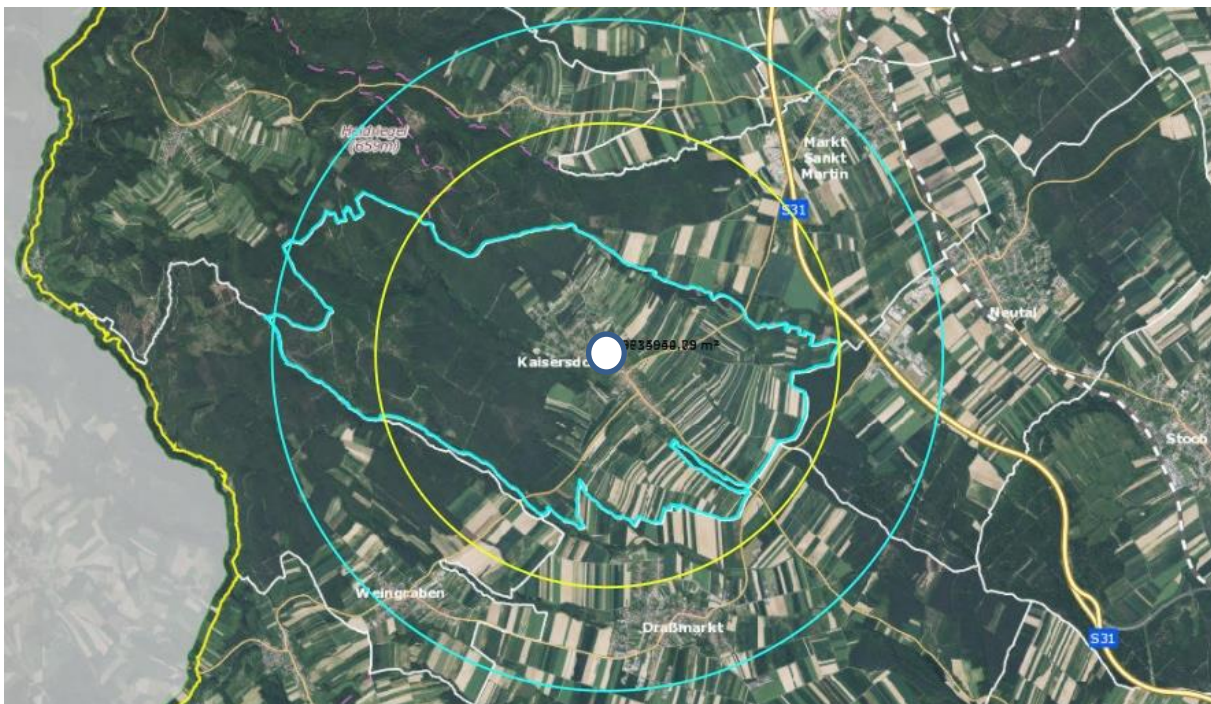


Abb. 9. 10-Minuten Einzugsbereiche Rad (gelb= 2.5 km) und E-Bike (blau= 3,6 km) (Quelle: GIS Bgld, 2017)

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"> • Alternative Kinderbetreuung und Schulangebot („Storchennest“) 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Nahversorgung
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • kompaktes Siedlungsgebiet – kurze Wege 	<ul style="list-style-type: none"> • schlechte Alltagstauglichkeit für Fußgängerverkehr aufgrund fehlender Angebote
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • kurze Wege innerorts 	<ul style="list-style-type: none"> • schlechte Alltagstauglichkeit für Radverkehr aufgrund fehlender Angebote in der Gemeinde
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an das regionale Buslinienetz 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr eingeschränktes Angebot, Zielgruppen Schüler und Pendler
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an S 31 über Anschlussstelle Weppersdorf 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Gehsteig vor der Volksschule • Weingrabener-Landesstraße durch die Gemeinde wird als Ausweichroute/Abkürzung von LKW verwendet

Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Durch die kurzen Wege von max. zwei Kilometer herrschen grundsätzlich gute Ausgangsbedingungen für Fußgänger und vor allem für Radfahrer. Anzumerken ist jedoch, dass sich kaum Angebote in der Gemeinde befinden. Trotzdem besteht für die vorhandenen Ziele innerhalb der Gemeinde (Fuß/Rad) sowie zu den Nachbargemeinden (Rad/E-Bike) ein hohes Potenzial zur Steigerung dieses Verkehrsteils. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit wichtiger Ziele (wie Schulen, Nahversorger, Ärzte, etc.) könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden.

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

Neben Fahrten innerhalb des Ortsgebiets sind vor allem Fahrten für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (Zielgruppe Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung) in Gemeinden/Städte mit größerem Angebot von Bedeutung (z.B. Oberpullendorf, Kirschlag etc.).

Durch die Einführung eines modularen Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf von mehreren Zielgruppen erfüllt werden (Kindergarten- und Schülertransporte, Erledigungsfahrten für ältere Personen etc.).

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
- 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
- Radwegverbindung

Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike
- 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
- Modul Kindergarten/Schülerverkehr
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche - gemeindeübergreifend)

3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Verkehrssicherheit:

- Gutachten und Umsetzungskonzept für eine flächendeckende Tempo 30-Zone gem. § 20 Abs. 2a StVO
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich Volksschule

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 2017	7
Abb. 3. Übersicht Radwege in der Umgebung von Kaisersdorf (Quelle: fahr-radwege.com, 2017).....	9
Abb. 4. Fußgängeranlagen (Quelle: eigene Fotos), links: fehlender Gehsteig im Bereich der Volksschule, rechts: Beschilderung der Wanderwege	10
Abb. 5. Bodenmarkierung Radweg, Radständer Gemeindeamt (Quelle: eigene Fotos).....	10
Abb. 6. Öffentlicher Verkehr (Quelle: eigene Fotos).....	11
Abb. 7. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	12
Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger, 0,7 km (Quelle: GIS Bgld, 2017)	12
Abb. 9. 10-Minuten Einzugsbereiche Rad (gelb= 2,5 km) und E-Bike (blau= 3,6 km) (Quelle: GIS Bgld, 2017).....	13

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik Kaisersdorf (Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015).....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Kaisersdorf	8
Tab. 3: Verkehrserschließung	9
Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse	14

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.kaisersdorf.com)
- Mobilitätszentrale Burgenland**, 2017 (www.b-mobil.info)