



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitás-Check

Kittsee



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

Mobilitätskonzept

Marktgemeinde Kittsee

Marktgemeinde Kittsee
Hauptplatz 11
2421 Kittsee

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	Inhalt	
2	Einleitung.....	5
3	Status Quo	6
3.1	Lage und Bevölkerung	6
3.1.1	Lage im Raum	6
3.1.2	Bevölkerungsstatistik.....	6
3.1.3	Pendlerstatistik.....	7
3.2	Bestehendes Angebot in der Gemeinde	7
3.2.1	Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	7
3.2.2	Besonderheiten	8
3.2.3	Verkehrerschließung.....	9
3.2.4	Qualitätscheck	10
3.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote	14
3.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	14
3.3.1	Grenzüberschreitende Beziehungen	15
4	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	16
4.1	Stärken-Schwächen-Analyse	18
4.2	Potenziale	18
4.2.1	Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	18
4.2.2	Potenziale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	19
4.3	Empfehlungen	19
4.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	19
4.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	20
4.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	20
4.3.4	Maßnahmen ÖV	21
4.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	21
5	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	22
5.1	Förderempfehlung.....	25
6	Kontaktdaten.....	26
7	Verzeichnisse.....	27

2 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 und in ländlichen Gebieten 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 Kittsee ermittelt und 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.

3 Status Quo

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

3.1 Lage und Bevölkerung

3.1.1 Lage im Raum

Kittsee befindet sich im Nordburgenland im Bezirk Neusiedl am See, direkt an der Grenze zur Slowakei.

Kittsee ist rund 60 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 65 km, das ungarische Sopron 80 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava liegt direkt angrenzend.



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

Kittsee liegt in einer ebenen, weitläufigen Landschaft, welche intensiv landwirtschaftlich genutzt (Getreide-, Gemüse-, Obstbau) wird. Die Gemeinde ist vor allem für den Marillenanbau bekannt. Im Gemeindegebiet befinden sich rund 20 Windkraftwerke zur Stromerzeugung.

3.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Marktgemeinde Kittsee hatte im Jahr 1991 1.961 Einwohner (Statistik Austria, 2017). Die Bevölkerung ist zwischen 1991 und 2001 um ca. vier Prozent zurückgegangen aber seitdem stetig gewachsen. Im Jahr 2017 hatte Kittsee bereits 3.073 Einwohner.

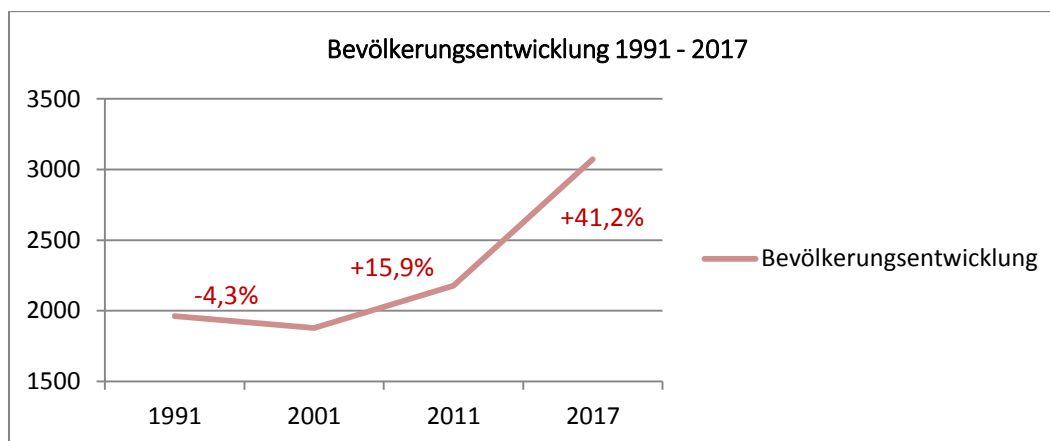


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Quelle: Statistik Austria, 2017)

3.1.3 Pendlerstatistik

In Kittsee sind 961 erwerbstätige Personen gemeldet (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015). Von diesen haben 337 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 624 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 118 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. 157 Personen arbeiten im Nachbarbundesland Niederösterreich und weitere 290 Personen pendeln nach Wien. Kittsee hat über 400 Einpendler.

Tab. 1: Pendlerstatistik Kittsee

Erwerbstätige gesamt	961
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	337
Auspendler	624
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	118
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	36
NÖ	157
Wien	290
ins Ausland	5
Einpendler gesamt	402

3.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

3.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Marktgemeinde verfügt über ein großes Angebot an Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen (Billa, Spar, Hofer etc.). Es gibt einen Kindergarten, eine Volksschule und eine neue Mittelschule. Im medizinischen Bereich gibt es ein umfangreiches Angebot (Krankenhaus, Rehabilitationszentrum, Gesundheitshotel, ...).

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Nahversorgung im Ort	
Kaufhaus im Ort	Eurospar, Hofer, Billa, Penny, DM Drogerie,
Bäckerei	Bäckerei-Konditorei Nagltreiter
Fleischerei	nein
Trafik	Tabak-Trafik Schiszler
Bank	Sparkasse Hainburg-Bruck-Neusiedl, Raiffeisenbank Dreiländereck Bgld-Nord
Post	Post Partner
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
Sonstige Schulen	Neue Mittelschule
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	Allgemeinmediziner
Sonstige	Krankenhaus Kittsee, SeneCura Sozialzentrum Kittsee, SeneCura Neurologisches Rehabilitationszentrum und Gesundheitshotel Kittsee, Salvator Apotheke
Apotheke	Apotheke Kittsee
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Gasthaus Josef Leban, Gasthaus Böröczky, Gasthaus Eduard Forstner, Gasthaus Zum Edelhof, Cafeteria VIANO, Schloss Restaurant "warum nicht", Heurigen Warenitsch, Heurigen Szeliánszky Johann, Heurigen Szeliánszky Dominika & Michael
Verkehrsunternehmen und Mobilität	
Tankstelle	AWI
Leihräder	Automatisches Radverleihsystem Nextbike
Taxi	Zax

3.2.2 Besonderheiten

Das Schloss Kittsee wurde Anfang des 17. Jahrhunderts als Meierhof erbaut und später zu einer Schlossanlage erweitert. Ende des 19. Jahrhunderts wurde es im Barockstil umgebaut. Seit rund 30 Jahren werden im Schloss Veranstaltungen und Konzerte abgehalten.

In Kittsee wachsen rund 35.000 Marillenbäume, welche jährlich rund 700.000 kg Ertrag bringen. 1999 wurde der Verein „Kittseer Marille“ gegründet, welcher sich um den Erhalt und Vertrieb der Marillen kümmert. Die Marillen werden unter anderem zu Schnaps, Likör und Marmelade weiterverarbeitet.

Weiters verfügt Kittsee seit 2013 über das Shopping Center „K1“, welches sich am südwestlichen Ortsrand von Kittsee an der B50 befindet.

Tab. 3: Besonderheiten

Besonderheiten	
Natur + Genuss	Marillenregion
Sehenswürdigkeiten	Schloss Kittsee, Altes Schloss, Neues Schloss, Heideturm
Einkaufen	Shoppingcenter K1
Grenzüberschreitende Beziehungen	
	Grenzüberschreitender Radweg (z.B. Iron Curtain Trail)

3.2.3 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Die Marktgemeinde Kittsee profitiert von einem kompakten Siedlungskörper und einer guten Verkehrsanbindung. Von Westen kommend verläuft die B50 durch die Gemeinde, welche im Ortsgebiet Richtung Norden (Niederösterreich) abbiegt. Dem Straßenverlauf durch die Gemeinde folgend wird die Eisenstädterstraße zum Hauptplatz, sowie der Unteren Hauptstraße, welche an der Staatsgrenze zur Straße 1020 (Slowakei) wird.

Entlang der Hauptverkehrsachse befinden sich das Krankenhaus Kittsee, das Schloss Kittsee sowie der dazugehörige Schlosspark, welcher als Naherholungsgebiet genutzt wird. In unmittelbarer Nähe des Schlossparkes befindet sich das Schulzentrum Kittsee.

Der südwestliche Einfahrtsbereich der Gemeinde ist gekennzeichnet durch ein Gewerbegebiet mit zahlreichen Fachmärkten. Durch das große Angebot (sowohl im medizinischen Bereich als auch Einkauf, Bildung) hat Kittsee einen hohen Stellenwert für die umliegenden Gemeinden, bzw. den gesamten Seewinkel.

Verkehrsanbindung

Kittsee liegt an der B50, direkt an der slowakischen Grenze. Kittsee verfügt über eine eigene Autoauffahrt auf die Autobahn A6, wodurch eine gute Verkehrsanbindung in Richtung Wien (über die A4) in die Slowakei, sowie weiter nach Ungarn gegeben ist.

Kittsee ist durch Bus und Bahn an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Dadurch sind der Bezirksvorort Neusiedl am See, die Landeshauptstadt Wien sowie Ziele in der Slowakei und in Ungarn gut erreichbar. Der Bahnhof wurde als Park&Ride bzw. Bike&Ride Station ausgebaut.

Das Netz an touristischen Radwanderwegen (Heideradweg) verbindet die Gemeinde Frauenkirchen mit den umliegenden Gemeinden Edelstal und Pama. Der Europaradweg Euro Velo 13 – Iron Curtain Trail führt an der burgenländischen Grenze entlang von Norden kommend über Kittsee Richtung Süden. Der rund 300 km lange Jubiläumsradweg R1 führt von Kittsee über den Neusiedler See, Eisenstadt, Mattersburg, Lockenhaus, Schlaining, Stegersbach, Heiligenbrunn bis nach Kalch.

Tab. 4: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	VOR Linie 299: Neusiedl/See - Gattendorf - Kittsee, VOR Linie 297: Hainburg/Donau - Wolfsthal - Kittsee
Bahn	Linie 701: Wien - Bruck/Leitha - Parndorf - Bratislava
Radwege	
	Entdeckertour-Donau trifft Neusiedler See, Iron Curtain Trail-Gesamtverlauf Burgenland und Ungarn, Iron Curtain Trail-Etappe 1: Kittsee-Halbturm, Heide- radweg, R1 Jubiläumsradweg

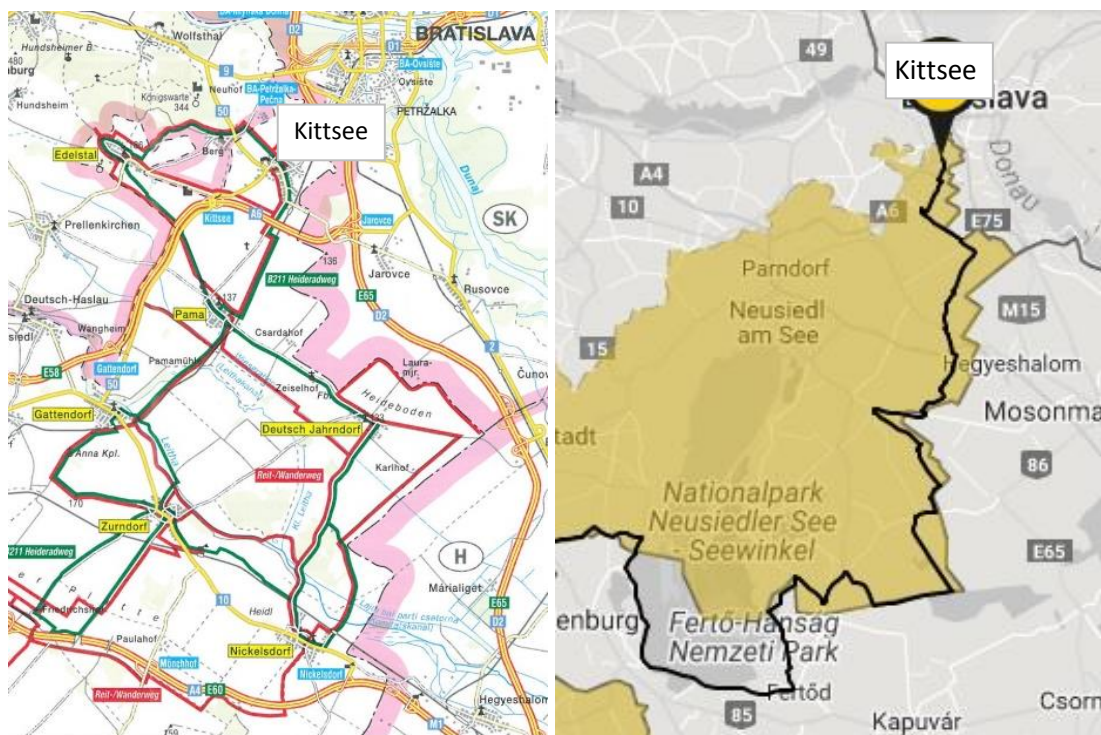


Abb. 3. Radwege Kittsee, rechts: Iron curtain Trail (Quelle: Radkarte, www.kittsee.at, 2017; Google, www.burgenland.info, 2017)

3.2.4 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Das Shoppingcenter K1 mit großen Nahversorgern und diversen Fachgeschäften liegt am südlichen Siedlungsrand von Kittsee. Dieses ist durch die Randlage hauptsächlich auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet, ist jedoch zusätzlich durch einen baulich getrennten Fuß- und Radweg mit der Gemeinde verbunden. Für Fußgänger ist das Fachmarktzentrum mit weiten Wegen (sowohl zum Erreichen sowie auch zwischen den einzelnen Geschäften) verbunden. Das Zentrum Kittsee liegt ca. zwei Kilometer entfernt.

Die Siedlungsentwicklung rund um den Badese „Seepark Kittsee“ ist auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet, da keine fußläufige Erschließung zwischen dem Siedlungsgebiet und dem Ortszentrum von

Kittsee besteht. Der fußläufige Anschluss ist an das Siedlungsgebiet der niederösterreichischen Gemeinde Berg bei Wolfsthal gegeben.



Abb. 4. Fuß- und Radweg zum Shoppingcenter K1 (Quelle: eigene Fotos)

Radverkehr

Aufgrund des gut ausgebauten touristischen Radroutennetzes in der gesamten Region findet man in vielen Ortschaften eine verhältnismäßig gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur, die auch für den Alltagsradverkehr genutzt werden kann.

In Kittsee sind im gesamten Gemeindegebiet Fahrradständer zu finden, welche jedoch kein einheitliches Erscheinungsbild haben. Teilweise stehen sehr kleine Einheiten mit nur einzelnen Abstellmöglichkeiten an Laternen oder Verkehrszeichen. Vor vielen Geschäften oder wichtigen Punkten sind Fahrradständer verfügbar. Am Bahnhof befindet sich eine überdachte Radabstellfläche.

Das am südlichen Siedlungsrand befindliche Shoppingcenter K1 verfügt über einen Fuß- und Radweg von der Gemeinde Kittsee zum Einkaufszentrum.



Abb. 5. Fahrradabstellflächen am Bahnhof, Beschilderung Radwege (Quelle: eigene Fotos)



Abb. 6. Fahrradwege und Fahrradabstellflächen in der Gemeinde (Quelle: eigene Fotos)

Öffentlicher Verkehr

Kittsee ist sowohl durch Bahn- und Buslinien an den öffentlichen Verkehr angebunden. Kittsee liegt an der Ostbahnstrecke, welche von Wien über Bruck an der Leitha nach Bratislava- Petržalka verläuft. Kittsee befindet sich am Ast Parndorf - Bratislava- Petržalka, ein weiterer Ast verläuft von Parndorf weiter ins ungarische Hegyeshalom.

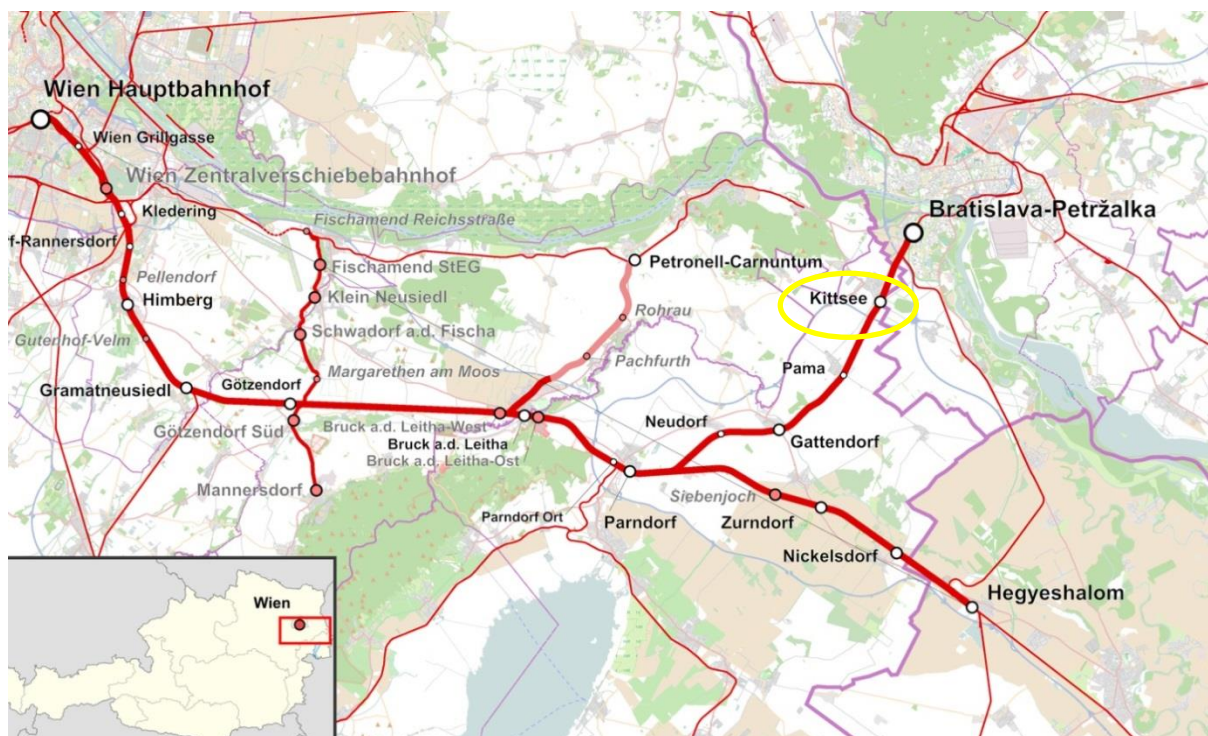


Abb. 7. Ostbahnstrecke

(Bildquelle: Von Pechristener, Austria location map.svg; Lencer, NordNordWest - Eigenes WerkMap was created using: Open Street MapAustria location map.svg for location map, CC BY-SA 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=31060644>, Wikipedia)

Weiters verlaufen die Buslinien 297 und 299 des VOR durch Kittsee, welche die Anbindung an Neusiedl am See und Hainburg ermöglichen.

Das Einkaufszentrum ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur bedingt erreichbar, da es keine Haltestelle beim Einkaufszentrum gibt. Der Bahnhof Kittsee liegt über drei Kilometer entfernt.



Abb. 8. Öffentlicher Verkehr, Bahnhof bzw. Hauptplatz (Quelle: eigene Fotos)

Infrastruktur für Elektromobilität

In Kittsee gibt es eine Ladestation für Elektro-Fahrzeuge. Diese befindet sich bei den Parkplätzen beim Kindergarten. Im Schlosspark befindet sich eine Ladestation für E-Bikes.



Abb. 9. Elektroladestation beim Kindergarten (Quelle: eigenes Foto)

3.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Kittsee ist an die Discobuslinie 1 (Gols, Neudorf, Frauenkirchen, Illmitz) angeschlossen.

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.

Ebenso nimmt die Gemeinde an der Initiative „60plusTaxi“ teil. Das Projekt ermöglicht eine individuelle und bedarfsorientierte Beförderung mit Taxis zu günstigen Preisen, die von den Gemeinden mit einem finanziellen Zuschuss gestützt werden.

Tab. 5: Bestehende Mobilitätsangebote Frauenkirchen

Mobilitätsangebote	
Kinder	-
Jugend	vergünstigtes Jugendtaxischeck im Wert von €5 (um max. €2,50) , Discobus Linie 1 Gols/ Neudorf/ Frauenkirchen/ Illmitz
Senioren	Taxi 60+

3.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Kittsee stellt ein kleinregionales Zentrum dar und stellt einen wichtigen Anlaufpunkt für die umliegenden Gemeinden durch das große verfügbare Angebot an medizinischen Einrichtungen (Krankenhaus) und Nahversorgung (Shoppingcenter K1) dar. Durch die Nähe zu den Nachbarländern, insbesondere der Slowakei nutzen auch viele ausländische Kunden das Einkaufsangebot in Kittsee.

3.3.1 *Grenzüberschreitende Beziehungen*

Kittsee liegt direkt an der slowakischen Grenze und ist nur rund zehn Kilometer vom Zentrum der slowakischen Hauptstadt Bratislava entfernt. Süd-östlich von Kittsee grenzt Jarovce / Kroatisch Jahndorf, das seit 1972 ein Stadtteil von Bratislava ist. Die ungarische Gemeinde Rajka (ca. 2500 Einwohner) liegt rund 20 Kilometer entfernt.

Mit ca. 423.000 Einwohnern ist Bratislava die größte Stadt der Slowakei. Bratislava bietet internationale Bahnverbindungen, einen Flughafen, eine Universität uvm.

Kittsee liegt außerdem an der niederösterreichischen Grenze. Das Gemeindegebiet liegt direkt am Siedlungsgebiet von Berg bei Wolfsthal. In diesem Bereich wird aktuell ein neues Siedlungsgebiet („Seepark Kittsee“) mit 80 Baugründen um einen 5,5 ha großen Badensee entwickelt.

4 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. 10. Distanzen (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Als Richtwert für Fußgänger wird eine Strecke von 0,7 km herangezogen, welche in zehn Minuten zurücklegbar ist.

Kittsee weist im Ortskern einen kompakten Siedlungskörper auf, die am Rand liegenden Siedlungsgebiete sind nur bedingt für Fußgänger geeignet, da teilweise weite Strecken entstehen. Entlang der Hauptstraße bzw. Eisenstädterstraße liegen zwischen den beiden Ortsenden (Einkaufszentrum bzw. Bahnhof) ca. drei Kilometer. Das zentral gelegene Krankenhaus kann beispielsweise nahezu vom gesamten Siedlungsgebiet innerhalb von zehn Minuten zu Fuß erreicht werden.

In der nachfolgenden Abbildung sind Kreise mit 0,7 km Radius um das Krankenhaus und das Einkaufszentrum gelegt, welche beispielhaft die Einzugsgebiete in der Marktgemeinde verdeutlichen sollen.



Abb. 11. 10-Minuten Einzugsbereiche Fußgänger, 0,7 km = 10 Minuten Fußweg (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Das gesamte Siedlungsgebiet von Kittsee liegt innerhalb eines 2,5 km Radius, ausgehend vom Zentrum. Das bedeutet eine gute Eignung für das Fahrradfahren, da diese Strecke in zehn Minuten zurücklegbar ist. Innerhalb dieses Bereiches liegen auch das neue Siedlungsgebiet am Seepark sowie das Einkaufszentrum.

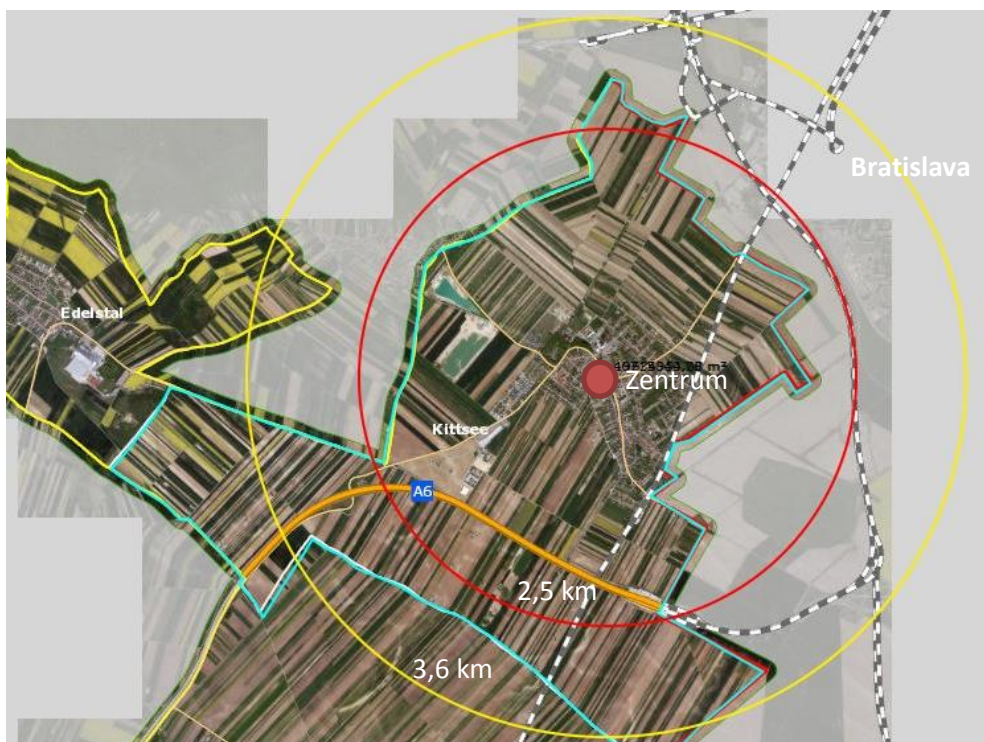


Abb. 12. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum, Rad- und E-bikeverkehr (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Innerhalb eines 3,6 km Radius, liegt ein Teil der Stadt Bratislava, was bedeutet dass hier eine gute Eignung für die Fahr mit dem E-Bike gegeben ist. Die österreichischen Nachbargemeinden Pama und Edelstal liegen etwas außerhalb dieses Radius.

4.1 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. 6: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Umfangreiches Angebot an Nahversorgung und medizinischen Einrichtungen • Gemeindeübergreifendes regionales Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage des Einkaufszentrums außerhalb des Siedlungsgebietes
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Fußweg zum Einkaufszentrum K1 	<ul style="list-style-type: none"> • Fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten nur bedingt gegeben
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Radweg zum Einkaufszentrum K1 • Anschluss an das überregionale Radroutennetz 	
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • Bahn und Busverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine direkte öffentliche Anbindung des Einkaufszentrums K1
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Anbindung an überregionales Verkehrsnetz • Guter Zustand der Straßen innerorts 	<ul style="list-style-type: none"> • K1 in Ortsrandlage ist hpts. auf Pkw ausgerichtet

Problembereiche

Fachmarktzentrum

Wie in vielen anderen Städten und Gemeinden befinden sich die Einkaufsmöglichkeiten zusammengefasst am Ortsrand. Dies bedeutet einerseits den Rückzug der Geschäfte aus dem Zentrum an die Randbereiche, was wiederum die Verlagerung von der fußläufigen Erreichbarkeit hin zum Pkw bedeutet.

4.2 Potenziale

4.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Marktgemeinde profitiert von einem weitgehend kompakten Siedlungskörper und den damit verbundenen relativ kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer im Zentrum. Durch die Abwanderung vieler Geschäfte an den Ortsrand (K1) werden tägliche Erledigungen und Einkäufe trotzdem hauptsächlich mit dem Pkw durchgeführt. Aufgrund des flachen Geländes und der kurzen Distanzen wäre das Fahrrad für Alltagswege innerhalb der Gemeinde gut geeignet. Im Zuge einer Gesamtstra-

tegie Fuß/Rad können nutzergruppenspezifische Zielsetzungen definiert und entsprechende kurzmittel- und langfristige Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Bewusstseinsbildung schrittweise umgesetzt werden.

4.2.2 *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

Aufgrund seiner Lage und seines zentralörtlichen und touristischen Angebots besteht für die Marktgemeinde für sämtliche dieser Zielgruppen Handlungsbedarf.

Dabei ist jedoch vorab auf das gut ausgebaute überörtliche ÖV-Angebot über die Bahn einerseits, sowie über das bestehende Angebot an Regionalbuslinien andererseits hinzuweisen. Dadurch steht sowohl für die einheimische Bevölkerung (Zielgruppen Schüler, Pendler) als auch Personen die nach Kittsee kommen ein vergleichsweise gut ausgebautes Verkehrsangebot zur Verfügung.

Problembereiche sind neben der ersten und letzten Meile (Verbindung zwischen Quelle/Ziel und dem ÖV-Knoten) vor allem ein fehlendes Angebot für Fahrten innerhalb des Ortsgebietes für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (Zielgruppe Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung). Ebenso könnten innerörtliche Verkehrsprobleme im Umfeld der Schulen durch die Organisation von Sammelfahrten zumindest teilweise gemildert werden.

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

4.3 Empfehlungen

4.3.1 *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

4.3.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

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

Schulweginitiative:

- Pedibus
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)
- Organisation Schulumfeld: Parkplätze, Kontrolle, Schulwegsicherung

Infrastrukturmaßnahmen:

- Fußgänger-Leitsystem: Wegweisung mit Angabe der Distanz inkl. Gehzeit

4.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

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

Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike (z.B. Bahnhof, Schulen, St. Martins Therme ...)
- 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:

- Radweg Leitsystem zu touristischen Einrichtungen
- Aufbau eines touristischen (E-Bike)Verleih-Systems

4.3.4 Maßnahmen ÖV

Mikro-ÖV:

- Regionales Mikro-ÖV System -gemeindeübergreifend
- Modul Kindergarten/Schülerverkehr (ortsgebunden)
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche - gemeindeübergreifend)

4.3.5 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)

5 Empfehlungen für Finanzierungs- und 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

5.1 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

6 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

7 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage (Quelle: Gis Burgenland, 2017).....	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Quelle: Statistik Austria, 2017)	7
Abb. 3. Radwege Kittsee, rechts: Iron curton Trail (Quelle: Radkarte, www.kittsee.at, 2017; Google, www.burgenland.info, 2017)	10
Abb. 4. Fuß- und Radweg zum Shoppingcenter K1 (Quelle: eigene Fotos).....	11
Abb. 5. Fahrradabstellflächen am Bahnhof, Beschilderung Radwege (Quelle: eigene Fotos).....	12
Abb. 6. Fahrradwege und Fahrradabstellflächen in der Gemeinde (Quelle: eigene Fotos).....	12
Abb. 7. Ostbahnstrecke	13
Abb. 8. Öffentlicher Verkehr, Bahnhof bzw. Hauptplatz (Quelle: eigene Fotos)	13
Abb. 9. Elektroladestation beim Kindergarten (Quelle: eigenes Foto)	14
Abb. 10. Distanzen (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)	16
Abb. 11. 10-Minuten Einzugsbereiche Fußgänger, 0,7 km = 10 Minuten Fußweg (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	17
Abb. 12. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum, Rad- und E-bikeverkehr (Quelle: Gis Burgenland, 2017).....	17

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik Kittsee	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur	8
Tab. 3: Besonderheiten	9
Tab. 4: Verkehrserschließung	10
Tab. 5: Bestehende Mobilitätsangebote Frauenkirchen	14
Tab. 6: Stärken-Schwächen Analyse	18

Quellenverzeichnis

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf)

GIS Burgenland, 2017: (geodaten.bgl.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.kittsee.at)

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

Kittseer Marille, 2017 (www.kittseer-marille.at)