



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check

## Kobersdorf



**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

## Marktgemeinde Kobersdorf

Marktgemeinde Kobersdorf  
Hauptstraße 38  
7332 Kobersdorf

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

Eisenstadt, Mai 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 Gemeinlandesrätin 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.....	7
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.....	9
2.2.4	Qualitätscheck .....	10
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote .....	12
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	13
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse .....	15
3.2	Potentiale .....	16
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	16
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	16
3.2.3	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....	17
3.2.4	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	17
3.2.5	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	17
3.2.6	Maßnahmen ÖV .....	17
3.2.7	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	18
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	19
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten .....	19
4.2	Förderempfehlung.....	22
5	Kontaktdaten.....	23
6	Verzeichnisse.....	24

# 1 Einleitung

Zur Erreichbarkeit der täglichen Ziele steht eine Vielzahl an verschiedenen Verkehrsarten zur Verfügung, welche eine sehr unterschiedliche Auswirkung auf die Umwelt haben. So verursacht die Fahrt mit dem Auto CO<sub>2</sub>, während Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad keine negative CO<sub>2</sub>-Produktion mit sich bringen und sich dazu positiv auf die Gesundheit und Fitness auswirken. Auch öffentliche Verkehrsmittel, wie Bus und Bahn spielen eine wichtige Rolle im nachhaltigen Verkehr.

Vor allem in kleineren Gemeinden sind viele Bewohner<sup>1</sup> auf den eigenen Pkw angewiesen. Öffentliche Verkehrsmittel konzentrieren sich zunehmend auf den Schülerverkehr und bieten abgesehen davon keine Verbindungen. Auch weite Entfernungen zwischen Ortsteilen und Siedlungsgebieten erschweren die Alternative zum Pkw.

Im nachfolgenden Konzept wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Gemeinde Kobersdorf 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 Marktgemeinde Kobersdorf liegt im Bezirk Oberpullendorf an der niederösterreichischen Grenze. Die burgenländischen Nachbargemeinden von Kobersdorf sind Siegraben, Weppersdorf und Markt Sankt Martin. Die Gemeinde setzt sich aus den Katastralgemeinden Kobersdorf, Lindgraben und Oberpetersdorf zusammen.

Die Landeshauptstadt Eisenstadt ist ca. 35 km, die Bezirkshauptstadt Oberpullendorf 15 km und Wien knapp 100 km entfernt.

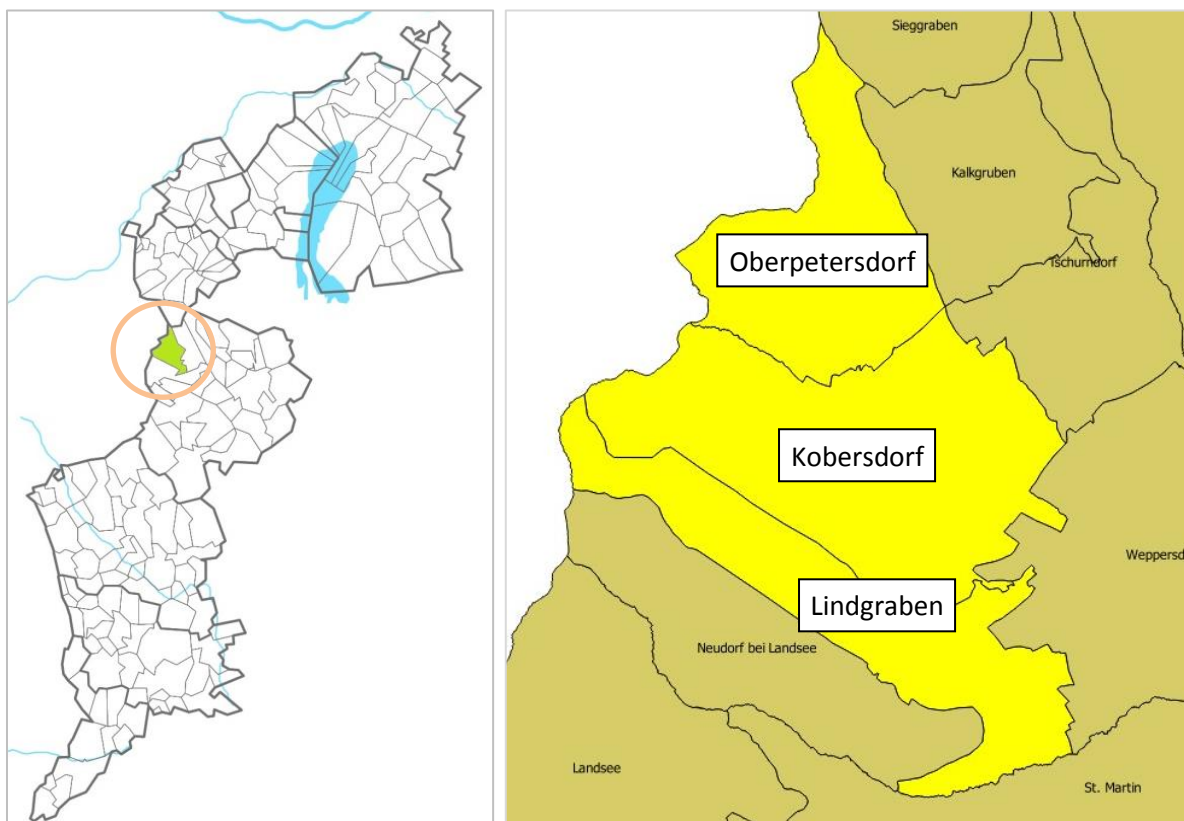


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Die Gemeinde liegt am Fuß des Pauliberges, einem erloschenen Vulkan, welcher für den Basaltabbau genutzt wird. Der Basaltabbaubetrieb am Pauliberg liegt direkt an der Gemeindegrenze im benachbarten Markt Sankt Martin.

### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung der Gemeinde Kobersdorf befand sich zwischen 1991 und 2011 im Wachstum und erreichte im Jahr 2011 einen Höhepunkt von 1.930 Personen. Zwischen 2011 und 2017 ist die Bevölkerung um 1,4 % auf 1.903 Personen zurückgegangen.

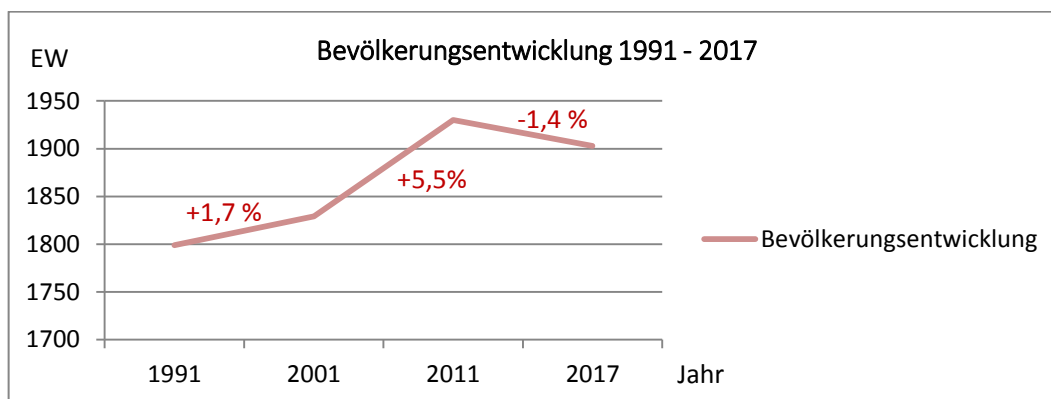


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Kobersdorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 890 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 196 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 694 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 175 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks und 204 in einem anderen politischen Bezirk des Burgenlandes. Im Nachbarbundesland Niederösterreich arbeiten 140 Personen und 157 Personen pendeln nach Wien.

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

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>890</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>196</b>
<b>Auspendler</b>	<b>694</b>
<i>in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks</i>	175
<i>in einen anderen politischen Bezirk im Bgld.</i>	204
NÖ	140
Wien	157
ins Ausland	2
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>218</b>

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Marktgemeinde Kobersdorf verfügt über ein gutes Grundangebot an sozialer Infrastruktur und Nahversorgung. Eine Volksschule und die Neue Mittelschule der Gemeinde befinden sich im Ortsteil Kobersdorf. Im Ortsteil Oberpetersdorf sind ein Kindergarten und eine weitere Volksschule angesiedelt.

Die Gemeinde hat einen Nahversorger, eine Trafik, eine Bäckerei und eine Fleischerei im Ortsteil Kobersdorf. Die Versorgung durch größere Lebensmittelgeschäfte bzw. Fachgeschäfte ist im nahen Weppersdorf und in der Bezirkshauptstadt Oberpullendorf gegeben.

Die medizinische Grundversorgung ist durch den Gemeindefeuerarzt gewährleistet. Die nächstgelegene Apotheke befindet sich in Weppersdorf.

Das soziale Leben ist durch die Vielzahl an Vereinen geprägt. Weiters sind in allen Ortsteilen noch zahlreiche Gasthäuser vorhanden.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Adeg, Bäckerei-Café-Konditorei Kern, Bäckerei-Café-Konditorei Kern
Bank	Raiffeisenbank Draßmarkt-Kobersdorf-St.Martin
Sonstiges	Trafik, Post Partner
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	ja
Volksschule	Ja (Kobersdorf und Oberpetersdorf)
Sonstige Schulen	Neue Mittelschule
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	-
Apotheke	nächstgelegene Apotheke in Weppersdorf
<b>Freizeit + Gastronomie</b>	
Gasthaus/Café	Kobersdorf: Zum Dorfwirt'n und Café Cristall, Café-Konditorei-Bäckerei Kern, Café Einspruch, Buschenschank 63er Haus Fam. Steiner, Lindgraben: Gasthaus Stehlick, Oberpetersdorf: Gasthaus Hans Jörg Hafenscher, Café Auszeit

### 2.2.2 Besonderheiten

Im Ortskern von Kobersdorf befindet sich das aus einer mittelalterlichen Burgranlage im Jahr 1528 im Stil der Renaissance umgebaute Schloss Kobersdorf. Seit dem Jahr 1972 finden hier in den Sommermonaten Schloßfestspiele statt (seit 2004 Intendant Wolfgang Böck).

Das in Kobersdorf hergestellte Mineralwasser Waldquelle, wird aus einer Quelle am Fuß des Pauliberger gewonnen. Es zählt zu den österreichweit beliebtesten Mineralwässern (Platz 2 der absatzstärksten Mineralwässer in Österreich).

Die Gemeinde liegt dazu am Fuß des Pauliberger, einem erloschenen Vulkan, der für sein Basaltgestein bekannt ist.



### 2.2.3 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation

Die drei Katastralgemeinden Oberpetersdorf, Kobersdorf und Lindgraben liegen auf einer von Norden nach Süden verlaufenden Achse.

Oberpetersdorf und Kobersdorf liegen an der L103, welche vom niederösterreichischen Schwarzenbach kommend weiter nach Weppersdorf verläuft. Lindgraben ist über die Rabnitztaler Landesstraße/Mühlbachgasse mit Kobersdorf verbunden.

Durch die parallel verlaufenden höherrangigen Straßen S31 bzw. die B50, ist die Gemeinde vom Durchzugsverkehr nicht betroffen, profitiert jedoch von einer hervorragenden Anbindung.

#### Verkehrsanbindung

Die öffentlichen Verkehrsmittel beschränken sich auf regionale und überregionale Buslinien. Diese sind insbesondere auf die Zielgruppen Schüler und Pendler ausgerichtet.

Tab. 3: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	1839, G7840, 7941, 1155, 7995 nach u.a. Weppersdorf, Eisenstadt, Oberpullendorf, Mattersburg, Wiener Neustadt, Landsee
Bahn	-
Radwege	
	B42 Waldquelle-Radwanderweg



Abb. 3. Waldquelle Radwanderweg B42 (Quelle: fahr-radwege, 2017), eigenes Foto

## 2.2.4 Qualitätscheck

### Fußgängerverkehr

Die Gehsteige an den Hauptverkehrswegen sind durchwegs in gutem Zustand und weitgehend durchgängig. Entlang der übergeordneten Straßenzüge (Landesstraßen) befinden sich Gehsteige beiderseits der Fahrbahn. Abseits der Hauptstraßen sind Gehsteige zum Teil nur auf einer Seite vorhanden. Der Bereich der Volksschule und der Neuen Mittelschule ist mit einer Bodenmarkierung und mit einem Hinweisschild auf querende Kinder gekennzeichnet. Zusätzlich ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h eingerichtet.

Ein Rundwanderweg führt von der Gemeinde an der Burgruine Landsee vorbei.



Abb. 4. Fußgängerverkehr: Hinweis auf Kinder (Quelle: eigene Fotos)

### Radverkehr

An vielen Hotspots der Gemeinde sind Fahrradständer vorhanden: z.B. Gemeindeamt, Raika, Trafik und Kindergarten .Der Waldquelle Radwanderweg B42 ist sowohl durch Wegweiser als auch durch Bodenmarkierungen ausgewiesen.



Abb. 5. Radverkehr: Radständer bei der Raiffeisenband, Bodenmarkierung Radweg (Quelle: eigene Fotos)



Abb. 6. Radverkehr, Markierung Radwege (Quelle: eigene Fotos)

### Öffentlicher Verkehr

Der regionale Buslinienverkehr verläuft weitgehend entlang der L103 (Ortsteile Kobersdorf und Oberpetersdorf). Für viele Verbindungen dient Weppersdorf als Umsteigeknoten.

Die Busverbindungen sind hauptsächlich auf den Schülertransport und Pendlerverkehr ausgerichtet.



Abb. 7. Öffentlicher Verkehr: Bushaltestelle (Quelle: eigene Fotos)

## Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität vorhanden.

### 2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Kobersdorf ist an die Discobuslinie 12, die von Schwarzenbach nach Oberpullendorf führt, angebunden.

Die Gemeinde Kobersdorf ist Teilnehmer eines Sozialprojektes namens „Nachbarschaftshilfe Plus“. Die ehrenamtlichen Mitarbeiter übernehmen gratis Fahr- und Einkaufsdienste für Senioren oder auf Hilfe angewiesene Einwohner.

Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kinder	-
Jugend	Discobus Linie 12
Senioren	-
Sonstige	Nachbarschaftshilfe Plus

### 3 Potentiale zur Mobilitätsverbesserung

Einzugsbereiche definieren die Erreichbarkeit einer Einrichtung innerhalb einer bestimmten Wegstrecke oder Wegdauer. Als Maß für die attraktive Erreichbarkeit einer Einrichtung wird in der Fachliteratur eine Wegdauer von maximal zehn Minuten definiert. Ziele innerhalb dieses Bereichs werden von den Verkehrsteilnehmern auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für längere Wege sinkt die Attraktivität des zu Fuß Gehens und Radfahrens sprunghaft ab. Umgelegt auf Distanzen entspricht der fußläufige Einzugsbereich von zehn Minuten in etwa einer Strecke von 700 Metern, mit dem Fahrrad legt man innerhalb von zehn Minuten ca. 2,5 km, mit dem Pedelec (E-Bike) sogar 3,6 km zurück.

Die nachfolgende Grafik zeigt jene Distanzen, die als Einzugsgebiet für zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren oder Pedelec (=E-Bike) fahren gelten.



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

Die Gemeinde Kobersdorf besteht aus drei Katastralgemeinden, deren Siedlungsgebiete nicht aneinander grenzen.

Die fußläufige Erreichbarkeit (Wegstrecke 0,7 km für 10 Minuten) ist somit nur innerhalb des jeweiligen Ortsteils gegeben, da die Distanzen zwischen den Ortsteilen zu weit sind. Oberpetersdorf und Kobersdorf eignen sich durch die langgezogene, wenig dichte Siedlungsstruktur nur bedingt für die fußläufige Erschließung, da trotz der geringen Ausdehnung für Fußgänger weite Wege entstehen. Der Ortsteil Lindgraben ist deutlich kleiner (max. Ausdehnung ca. 700 m) und kompakter, jedoch liegen hier kaum Ziele innerhalb des Ortsteiles.

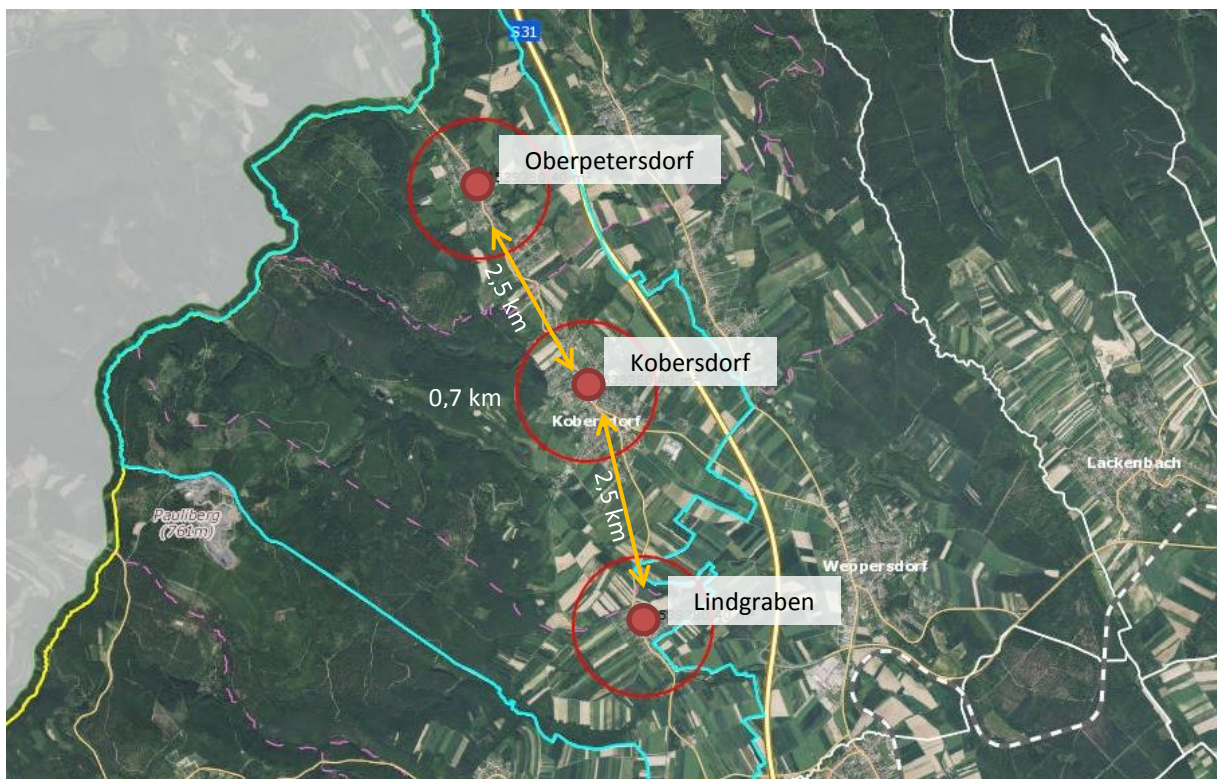


Abb. 9: Einzugsbereiche ausgehend von den Zentren der Ortsteile: 10-Minuten Fußweg = 0,7 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

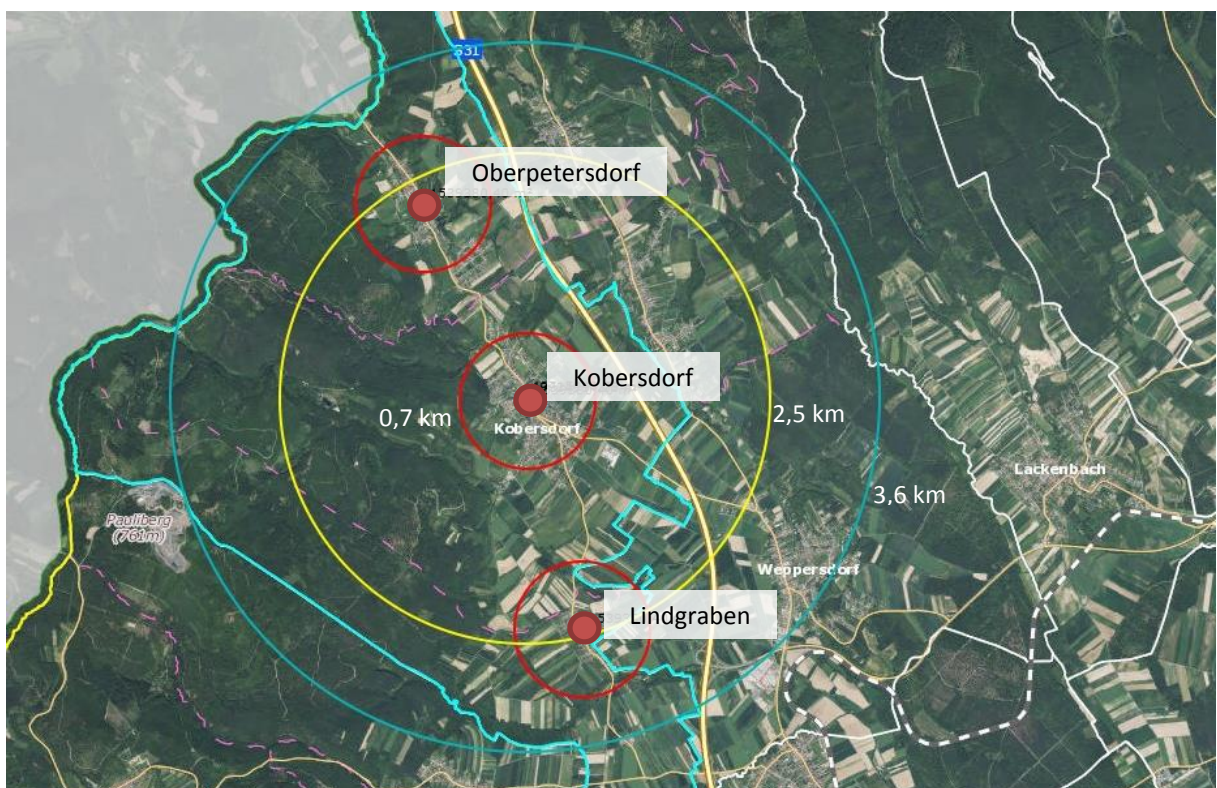


Abb. 10: 10-Minuten Einzugsbereiche: rote Markierung: 0,7 km (Fußgänger), gelbe Markierung: Radius 2,5 km (Fahrrad), blaue Markierung: Radius 3,6 km (E-Bike) (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Legt man um das Ortszentrum des Hauptortes Kobersdorf Radien mit 2,5 km und 3,6 km, welche einer Fahrzeit von zehn Minuten mit dem Fahrrad bzw. dem E-Bike entsprechen, wird ersichtlich, dass sich sowohl der nördlich gelegene Ortsteil Oberpetersdorf, als auch der südlich gelegene Ortsteil Lindgraben innerhalb der Markierungen befinden. Die Eignung für alltägliche Fahrten mit dem Fahrrad oder E-Bike in den Hauptort Kobersdorf ist somit gegeben.

### 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

	<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<b>Allgemein</b> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gutes Grundangebot vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsteile Oberpetersdorf und Lindgraben ohne Nahversorgung</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsteil Kobersdorf gut geeignet für Fußgänger durch kurze Wege im Ortsteil</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen in der Gemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schlechte Alltagstauglichkeit für Fußgängerverkehr aufgrund fehlender Angebote innerhalb der Ortsteile Lindgraben und Oberpetersdorf</li> <li>• kein engmaschiges Wegenetz innerorts</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde gut geeignet für Rad- und E-Bikefahrer durch kurze Wege innerhalb der Ortsteile bzw. vom Hauptort Kobersdorf in die umliegenden Ortsteile</li> <li>• Fahrradständer an HotSpots vorhanden</li> <li>• Freizeit-Radrouten</li> <li>• gute E-Bike-Erreichbarkeit des Hauptortes Kobersdorf von den beiden Ortsteilen Lindgraben und Oberpetersdorf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende Fahrradinfrastruktur</li> <li>• tw. auch weite Wege innerhalb der Gemeinde (Ortsteile Lindgraben nach Oberpetersdorf)</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zahlreiche Busverbindungen</li> <li>• Nachbarschaftshilfe Plus</li> <li>• Nähe zum Busknoten / P&amp;R-Anlage Weppersdorf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienverkehr stark auf Schüler- und Pendlerverbindungen ausgerichtet</li> <li>• kein Mobilitätsangebot für ältere Personen</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Durchzugsverkehr durch die parallel verlaufenden Straßen B50 und S31 bei guter Anbindung</li> </ul>	

## 3.2 Potenziale

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

Da die Gemeinde aus drei Ortsteilen besteht und sich die Angebote vermehrt im Hauptort Kobersdorf befinden, ist die Eignung für die fußläufige Erreichbarkeit in der Gemeinde auf die jeweiligen Ortsteile beschränkt, bzw. auch innerorts durch eine weitläufige und lockere Bebauung eher ungeeignet. Die Ausdehnung bietet ideale Ausgangsbedingungen für Radfahrer (bzw. E-Bikefahrer). Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde ein hohes Potenzial zur Steigerung des Verkehrsanteils dieser Verkehrsteilnehmer. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potentiale zur Attraktivierung
Kindergarten und Volksschulen	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulweginitiative z.B. „Pedibus“</li> <li>• Schulwegplan</li> <li>• Gesicherter / markierter Radweg</li> <li>• Wettbewerbe zur Förderung</li> </ul>
Ortsteile	Rad/ E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradweg Leitsystem</li> <li>• Radabstellanlagen bei wichtigen Punkten ergänzen</li> <li>• Sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes</li> <li>• E-Bike Ladestationen</li> </ul>

### 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

Problematisch 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).



### 3.2.3 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

### 3.2.4 Maßnahmen Fußgängerverkehr

#### Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

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

#### Schulweginitiative:

- „Pedibus“
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)

#### Infrastrukturmaßnahmen:

- Fußgänger-Leitsystem: Wegweisung mit Angabe der Distanz inkl. Gehzeit
- Errichtung einer zusätzlichen Fußgängerquerung entlang der Hauptstraße

### 3.2.5 Maßnahmen Radfahrverkehr

#### Qualitätssicherung Radverkehr:

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

#### 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“)

### 3.2.6 Maßnahmen ÖV

#### Bus/ Mikro-ÖV:

- Verbesserung der innerörtlichen Mobilität (z.B. 60+ Taxi, Jugendtaxi...)
- Ausarbeitung eines regionalen Mobilitätskonzeptes

### 3.2.7 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Erstellung eines regionalen Verkehrskonzeptes:

- Umfasst sämtliche Gemeinden im Raum Oberpullendorf
- Unter Beteiligung von Stakeholdern aus unterschiedlichen Bereichen: Land, Gemeinden, Tourismus, VOR, etc.
- Themenbereiche: Verkehrsmanagement, Maßnahmen ÖV, miV, Mobilitätsmanagement, Tourismus- und Eventverkehr, etc.
- Ergebnisse:  
Regionale Verkehrsstrategie mit konkreten Umsetzungsprojekten  
lokale/örtliche Maßnahmenkonzepte (z.B. Durchfahrtsverbote, etc.)

Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Einhaltung der Tempolimits auf Ortsstraßen z.B. im Bereich der Schule (Verkehrsberuhigung)

## 4 Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

### 4.1 Allgemeine Fördermöglichkeiten

Für klimaschonende Verkehrsvorhaben einer Gemeinde (wie z.B. Mikro-ÖV-Konzepte) gibt es folgende Fördermöglichkeiten:

#### **Erstellung von Mobilitätskonzepten (Dorferneuerung)**

Im Rahmen der Dorferneuerung wird die Erstellung von gemeindeübergreifenden Mobilitätskonzepten gefördert. Derartige Konzepte werden mit einer Förderquote von 85% oder max. € 10.000 unterstützt.

#### **Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland**

Die Richtlinie über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland ermöglicht bei Nachweis eines schlüssigen Konzeptes zu Betrieb und Kosten die Förderung der jährlichen Aufwände für Betriebsausgaben, die nicht durch Einnahmen gedeckt sind. Diese werden mit einem Fördersatz von 25% oder 50% gefördert, je nachdem in welcher Bedarfskategorie sich die Gemeinde befindet. Wird ein gemeindeübergreifendes Konzept ausgearbeitet gibt es eine Deckelung der Förderhöhe, abhängig davon wie viele Gemeinden am Vorhaben beteiligt sind.

Förderhöhe:

- Gemeinden in den Bedarfskategorien 0 oder 1 werden 25% der Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 ersetzt.
- Gemeinden in den Bedarfskategorien 2 oder 3 werden 50% der Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 ersetzt.

Deckelung:

- eine Gemeinde 10.000,- Euro
- zwei Gemeinden 15.000,- Euro
- drei Gemeinden 20.000,- Euro
- vier Gemeinden 25.000,- Euro
- ab fünf Gemeinden 30.000,- Euro

#### **Bundesförderung des bmvit, Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum**

In den ersten drei Betriebsjahren kann um eine Bundesförderung des bmvit angesucht werden. Die geförderten Vorhaben werden in einem wettbewerbsartigen Verfahren ausgewählt, bis die vorliegenden Mittel erschöpft sind.

Bei Erhalt der Förderung werden im ersten Jahr maximal 50%, im zweiten Jahr 40% und im dritten 30% der förderfähigen Kosten übernommen.

## **klimaaktiv mobil**

klimaaktiv mobil ist die Initiative des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für aktiven Klimaschutz im Verkehrsbereich zur Forcierung von klimaschonendem Mobilitätsmanagement.

Förderfähige Maßnahmen:

### **Radverkehr**

- Radinfrastruktur, z.B. Radwege, Unter- und Überführungen, Leitsysteme, Abstellanlagen, (E-)Fahrradverleih
- Radmarketing

### **Sanfte Mobilität für Veranstaltungen**

- Bewerbung öffentliche An-/Abreise, Kombitickets
- Shuttlebusse, Miete Radabstellanlagen, zusätzliche ÖV-Bestellungen ...

### **Information und Bewusstseinsbildung**

- Zielgruppenorientiertes Marketing
- Informationen (Print und Online)
- Mobilitätsbeauftragte/r, Mobilitätszentrale

### **Öffentlicher Verkehr**

- Marketing
- ÖV-Schnuppertickets
- Jobtickets

### **Bedarfsorientierte Verkehrsangebote**

- Bedarfsorientierte Verkehrsmittel:  
z.B. Anruf-Sammel-Taxi, Gemeindebusse, Wander- und Skibusse
- (E-)Carsharing

### **Fahrzeuge mit alternativem Antrieb & Elektromobilität**

- Fahrzeuganschaffung (E-Pkw, E-Mopeds, E-Bike etc.) oder -umstellung
- E-Ladestationen

### **Förderpauschalen (nach Umsetzung)**

- Pkw und Busse mit Elektro- oder alternativen Antrieben
- E-Bikes und E-Mopeds
- Lastenräder mit oder ohne Elektroantrieb
- E-Ladestationen
- Überdachte Radabstellanlagen

### **Förderpauschalen (vor Umsetzung)**

- Mobilitätsmaßnahmen bei Großveranstaltungen
- ÖV-Schnupperticket
- Sprintspartrainings

## Kontakt

- **Fördermöglichkeiten des Landes Burgenland:**

Richtlinien 2015 über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

Amt der Burgenländischen Landesregierung

Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

Telefon: 057-600

[www.burgenland.at/mobilitaet-sicherheit/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/](http://www.burgenland.at/mobilitaet-sicherheit/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/)

- **Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum:** Eine Förderaktion des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie 2016:

### **Programmauftrag und -verantwortung**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Abteilung II/Infra4 – Gesamtverkehr

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

*Kontaktpersonen:*

DI Franz Schwammenhöfer oder DI Florian Matiasek

E-Mail: [franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at](mailto:franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at)

Tel.: +43 1 71162 651701

### **Abwicklung und Beratung**

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

*Kontaktpersonen:*

DI Ute Estermann – Tel.: 01 812 73 43-1314

Mag. Rudolf Sebastnik – Tel.: 01 812 73 43-1406

E-Mail: [mikroev@schig.com](mailto:mikroev@schig.com)

- **klimaaktiv mobil**

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

[klimaaktivmobil.at](http://klimaaktivmobil.at) oder [klimaaktivmobil.at/mmgemeinden](http://klimaaktivmobil.at/mmgemeinden)

## 4.2 Förderempfehlung

- Konzeption eines Mikro-ÖV Systems im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes:
  - Förderung Dorferneuerung
  
- Umsetzung Mikro-ÖV:
  - Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland
  
- Maßnahmenpaket Fahrrad und E-Bike:
  - klimaaktiv mobil

## 5 Kontaktdaten

### **Mobilitätszentrale Burgenland**

Domplatz 26  
7000 Eisenstadt  
Tel.: +43 2682 21070  
E-Mail: [office@b-mobil.info](mailto:office@b-mobil.info)

### **VOR Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH**

Management für Wien, Niederösterreich und Burgenland  
Europaplatz 3/3  
1150 Wien  
Tel.: +43 1 95555 0  
E-Mail: [office@vor.at](mailto:office@vor.at)  
[www.vor.at](http://www.vor.at)

### **Land Burgenland**

#### **Referat 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 (Quelle: Statistik Austria, 2017) .....	7
Abb. 3. Waldquelle Radwanderweg B42(Quelle: fahr-radwege.com, 2017, eigenes Foto).....	9
Abb. 4. Fußgängerverkehr: Hinweis auf Kinder (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 5. Radverkehr: Radständer bei der Raiffeisenband, Bodenmarkierung Radweg (Quelle: eigene Fotos).....	10
Abb. 6. Radverkehr, Markierung Radwege (Quelle: eigene Fotos) .....	11
Abb. 7. Öffentlicher Verkehr: Bushaltestelle (Quelle: eigene Fotos) .....	11
Abb. 8. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009) .....	13
Abb. 9: Einzugsbereiche ausgehend von den Zentren der Ortsteile: 10-Minuten Fußweg = 0,7 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017) .....	14
Abb. 10: 10-Minuten Einzugsbereiche: rote Markierung: 0,7 km (Fußgänger), gelbe Markierung: Radius 2,5 km (Fahrrad), blaue Markierung: Radius 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 .....	9
Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote .....	12
Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse .....	15

### Quellenverzeichnis

**Gesamtverkehrsstrategie Burgenland** ([http://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/ Downloads/Mobilitaet\\_und\\_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie\\_ Burgenland\\_Web\\_9MB.pdf](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf))  
**GIS Burgenland**, 2017: ([geodaten.bgld.gv.at/de/home.html](http://geodaten.bgld.gv.at/de/home.html))  
**Statistik Austria**, 2017: Ein Blick auf die Gemeinde ([www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1](http://www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1))  
**Verkehrsverbund Ostregion VOR**, 2017: Fahrplan ([www.vor.at](http://www.vor.at))  
**ÖBB**, 2017: Fahrplan ([www.oebb.at](http://www.oebb.at))  
**Gemeindehomepage**, 2017 ([www.kobersdorf.at](http://www.kobersdorf.at))  
**Fahr-radwege**, 2017 ([fahr-radwege.com](http://fahr-radwege.com))  
**Mobilitätszentrale Burgenland**, 2017 ([www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info))