



Interreg
Austria-Hungary

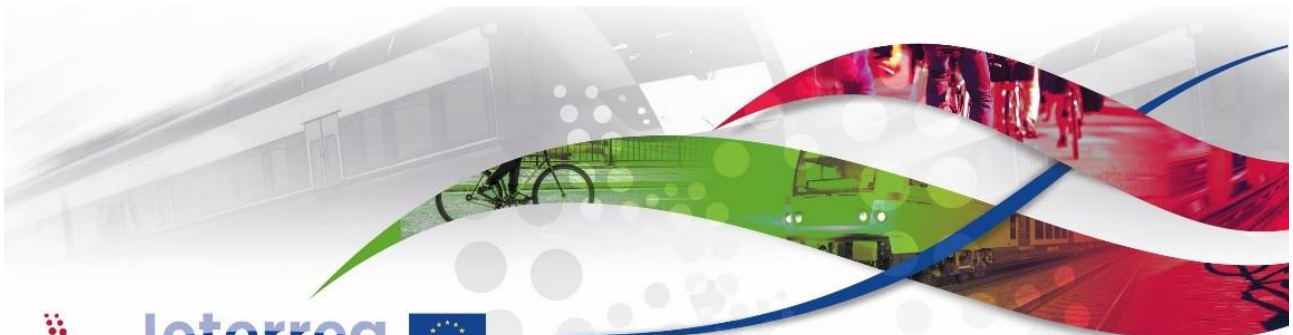


European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check Oberpullendorf



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

Oberpullendorf

Stadtgemeinde Oberpullendorf
Hauptstraße 9-11
7350 Oberpullendorf

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 Gemeinделandesrätin darin, den Gemeinden Angebote zu bieten, damit sie ihren Beitrag zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger leisten können. Daher ist es mir wichtig, dass sich Gemeinden mit ihren Möglichkeiten, den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Potenzialen am jeweiligen Standort auseinandersetzen.

Mobilitäts-Checks sind dafür ein geeignetes Instrument, weil sie einen Überblick über die gesamte Mobilitätssituation in der Gemeinde geben und auch die Sensibilisierung hinsichtlich der Aspekte von nachhaltiger Mobilität unterstützen. In diesem Sinne unterstütze ich die Initiative der Mobilitätszentrale Burgenland im Rahmen des Projekts SMART Pannonia, 50 burgenländischen Gemeinden kostenlos einen Mobilitäts-Check anzubieten. Diese geben den Verantwortungsträgerinnen und –trägern in den Gemeindeämtern einen Wegweiser, wo und wie sie konkret ansetzen können, um das Mobilitätssystem in ihrem Wirkungskreis im Sinne der klimaschonenden und nachhaltigen Mobilität zu verbessern.

Die Gemeinden des Burgenlands sind wichtige Multiplikatoren im Umweltschutzbereich. Ich bedanke mich bei allen Gemeinden und ihren Vertreterinnen und Vertretern für Ihr Engagement für ein nachhaltiges und lebenswertes Burgenland und wünsche in der weiteren Umsetzung dafür viel Erfolg im Sinne einer guten Sache!

Ihre

Landesrätin

Mag.a Astrid Eisenkopf

1	Einleitung.....	5
2	Status Quo	6
2.1	Lage und Bevölkerung	6
2.1.1	Lage im Raum	6
2.1.2	Bevölkerungsstatistik.....	6
2.1.3	Pendlerstatistik.....	7
2.2	Bestehendes Angebot in der Gemeinde	7
2.2.1	Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	7
2.2.2	Besonderheiten	8
2.2.3	Verkehrerschließung.....	9
2.2.4	Qualitätscheck	10
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote	12
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	12
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	13
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse	16
3.2	Potentiale	18
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	18
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	18
3.3	Empfehlungen	19
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	19
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	19
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	20
3.3.4	Maßnahmen ÖV	20
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	20
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	21
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	21
4.2	Fördereinreichungsempfehlung.....	24
5	Kontaktdaten.....	25
6	Verzeichnisse	26

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 Stadtgemeinde Oberpullendorf 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 Stadtgemeinde Oberpullendorf zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

2.1 Lage und Bevölkerung

2.1.1 Lage im Raum

Die Stadtgemeinde Oberpullendorf ist die Bezirkshauptstadt des gleichnamigen Bezirks und größte Stadt des Mittelburgenlandes. Oberpullendorf ist das Wirtschafts-, Medizin- und Schulzentrum des Mittelburgenlandes.

Das Stadtgebiet von Oberpullendorf setzt sich aus den beiden Katastralgemeinden Ober- und Mitterpullendorf zusammen.

Oberpullendorf ist ca. 100 km von Wien und ca. 50 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt, Wiener Neustadt und Oberwart entfernt. Die ungarischen Städte Sopron und Szombathely liegen rund 30 km entfernt.

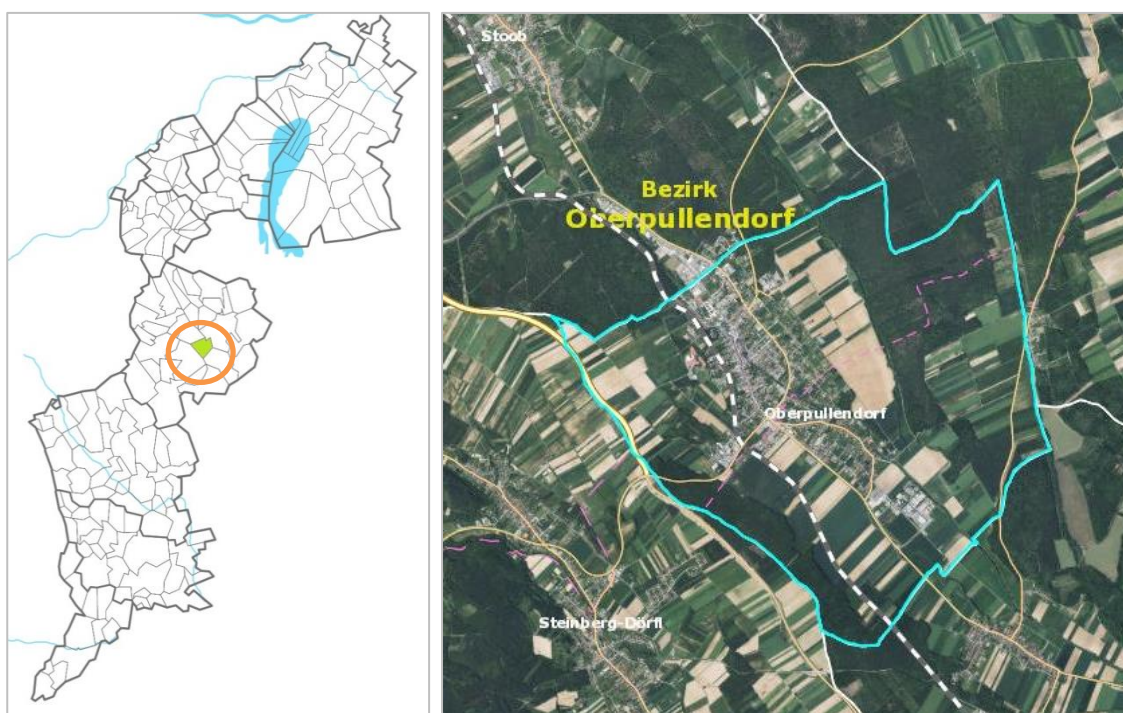


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Einwohnerzahl von Oberpullendorf steigt seit den letzten Jahrzehnten konstant an. Seit dem Jahr 1991 gab es eine Bevölkerungsentwicklung von 2.640 auf 3.202 Einwohner.

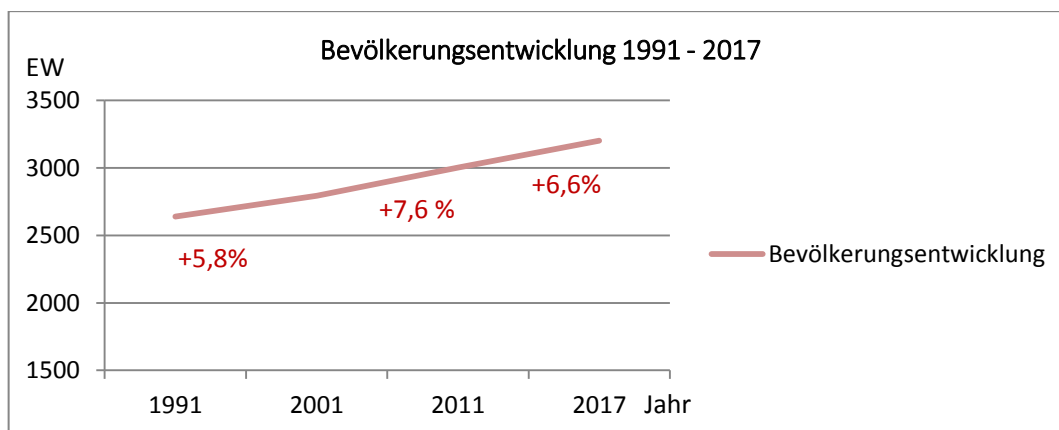


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017)

2.1.3 Pendlerstatistik

In Oberpullendorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 1.428 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 564 Personen ihren Arbeitsplatz in der Stadtgemeinde, 864 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 358 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, 215 in einem anderen politischen Bezirk im Burgenland. 118 Personen arbeiten im angrenzenden Niederösterreich und 183 Personen arbeiten in Wien.

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

Erwerbstätige gesamt	1.428
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	564
Auspendler	864
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	328
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	215
<i>davon Eisenstadt</i>	87
<i>davon Mattersburg</i>	50
<i>davon Oberwart</i>	33
Niederösterreich	118
Wien	183
ins Ausland	6
Einpendler gesamt	2.341

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Stadtgemeinde gibt es eine große Auswahl an sozialer Infrastruktur, Nahversorgungsmöglichkeiten und Freizeitangeboten. Es gibt einen Kindergarten, eine Kinderkrippe, eine Volks- und Sonderschule sowie zahlreiche weitere Bildungseinrichtungen. Die Nahversorgung ist durch diverse Lebensmittelgeschäfte, sowie Fachgeschäfte abgedeckt. Auch das medizinische Angebot ist sehr umfangreich und bietet neben dem Krankenhaus eine große Anzahl an Fachärzten. In Oberpullendorf gibt es ein großes Angebot an Gastronomiebetrieben, sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Oberpullendorf

Nahversorgung	
	umfangreiches Angebot an Lebensmittelgeschäften, sowie Bäcker, Fleischerei, Banken, Trafiken, Post etc.
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	Kindergarten und Kinderkrippe der Pfarre Oberpullendorf
Volksschule	Volks- und Sonderschule
Sonstige Schulen	Bundes-, Bundesreal- und Bundesoberstufenrealgymnasium, Bundeshandelsschule und Bundeshandelsakademie, Neue Mittelschule, Polytechnische Schule, Zentrum für Inklusiv- und Sonderpädagogik, Zentralmusikschule Erwachsenenbildung: Berufsförderungsinstitut Burgenland, Bildungsberatung Burgenland, Bildungshaus Haus St. Stephan, Burgenländische Volkshochschule, Montagsakademie der HAK
Medizinische Versorgung	
	Allgemeinmediziner + zahlreiche Fachärzte, Krankenhaus Apotheke "Zum Mohren"
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	umfangreiches Angebot mit zahlreichen Gastronomiebetrieben
Sonstiges	Freibad, Sport- und Erholungseinrichtungen

2.2.2 Besonderheiten

Draisinentour: In Oberpullendorf startet eine 23 km lange Bahnstrecke, welche mit Draisinen befahren werden kann. Die Strecke führt von Oberpullendorf nach Horitschon/Neckenmarkt.



Abb. 3 Draisinentour Oberpullendorf (Quelle: eigenes Foto)

2.2.3 Verkehrserschließung

Bestandssituation und Verkehrsanbindung

Durch das Stadtgebiet von Oberpullendorf verläuft die B50, an welcher diverse Supermärkte und Gewerbebetriebe angesiedelt sind. Entlang der Hauptstraße liegen zahlreiche Geschäfte und Gastronomiebetriebe. Die Bebauung ist im gesamten Stadtgebiet eher locker und nur entlang der Hauptstraßen konzentriert, wodurch eine deutliche Ausrichtung auf den Pkw-Verkehr ersichtlich wird.

Oberpullendorf ist durch die Schnellstraße S31 mit Mattersburg und Eisenstadt verbunden. Über die S31 ist Eisenstadt in ca. 40 Minuten und Mattersburg in ca. 30 Minuten erreichbar.

Über Buslinien ist Oberpullendorf unter anderem mit Wien, Mattersburg, Eisenstadt Wr. Neustadt und Oberwart verbunden. Innerhalb des Stadtgebietes fährt die Stadtlinie Oberpullendorf (7998).

Tab. 3: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	7941, 7904, 7990, 1824, 1854, 1858, 7998, 7902, 1774, 7995, 1839, 1776, 1852, 1158, 7990, 1856, u.a. nach Eisenstadt, Mattersburg, Weppersdorf, Klostermarienberg, Wien, Wr. Neustadt, Oberwart, Kirchschatz, Deutschkreutz, Stadtlinie Oberpullendorf
Radwege	B43 Familienthermenradweg, B48 EU-Thermalradweg

Der Familienthermenradweg (B43) und der EU-Thermalradweg (B48) führen durch Oberpullendorf.



Abb. 4 Radwege B43 und B48 (Quelle: fahr-radwege,2017)

2.2.4 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Die Gehsteige an den Hauptverkehrswegen sind durchwegs in einem sehr guten Zustand und durchgängig. An der Hauptstraße gibt es vor dem Pfarrkindergarten Bodenmarkierungen, die auf den darauffolgenden Fußgängerübergang hinweisen.



Abb. 5. Fußgängerverkehr – Schutzweg Hauptstraße (Quelle: eigenes Foto)

Radverkehr

In Oberpullendorf gestaltet sich der Radverkehr sowohl freizeit- als auch alltagstauglich. Entlang der Hauptstraße gibt es von der Klosterallee bis zur Cafégasse einen rot markierten Radfahrstreifen gegen die Einbahn. Auf Höhe Cafégasse ist das Ende des Radfahrstreifens durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet. An den Hotspots der Hauptstraße und vor den Schulen gibt es Radständer.



Abb. 6. Radfahrstreifen entlang der Hauptstraße, r: Ende des Radfahrstreifens bei Cafégasse (Quelle: eigene Fotos)

Öffentlicher Verkehr

Im gesamten Stadtgebiet befinden sich zahlreiche Bushaltestellen, welche in einem engmaschigen Netz verteilt liegen. Die Haltestellen werden von den Regionalbussen, bzw. der Stadtlinie angefahren.



Abb. 7. Auszug Bushaltestellen (Quelle: Oebb.at, 2017)

Der Bahnhof Oberpullendorf ist aktuell für den Personenverkehr stillgelegt und wird derzeit nur für Draisinenfahrten genutzt.



Abb. 8. Öffentlicher Verkehr (Quelle: eigene Fotos)

Infrastruktur für Elektromobilität

Auf dem Hauptplatz und an der Wienerstraße befinden sich E-Tankstellen.



Abb. 9. E-Tankstelle Wienerstraße (Quelle: eigenes Foto)

2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

In Oberpullendorf gibt es ein Citytaxi-System. Die Fahrscheine werden von der Stadtgemeinde mit 2 € pro Fahrt gefördert. Somit müssen die Bürger pro Fahrt nur 2,50 € bezahlen. Über die Discobuslinien 7, 9 und 10 ist Oberpullendorf mit Mattersburg und Steinbach verbunden. Darüber hinaus ist die Oberpullendorf Partnergemeinde bei dem Projekte Jugendtaxi.

Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kinder	-
Jugend	Discobus Linie 7: Mattersburg-Oberpullendorf; Discobuslinie 9: Oberpullendorf-Steinbach; Discobuslinie 10: Mattersburg-Oberpullendorf, Jugendtaxi
Senioren	-
Sonstige	Citytaxi

2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Das Siedlungsgebiet von Oberpullendorf grenzt im Nordwesten an Stoob, im Nordosten an Großwasradorf, im Südosten an Frankenu-Unterpullendorf und im Südwesten an Steinberg-Dörfel.

Im Norden geht das Oberpullendorfer Stadtgebiet entlang der B50 nahtlos in das Gewerbegebiet Stoob-Süd über. An allen Stadteinfahrten befinden sich große Lebensmittel- und Fachgeschäfte und Gewerbebetriebe entlang der Hauptstraßen. Oberpullendorf stellt für die umliegenden Gemeinden ein regionales Zentrum dar, wodurch die am Standrand gelegenen Einkaufsmöglichkeiten von vielen Personen aus den umliegenden Gemeinden genutzt werden.

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

Oberpullendorf setzt sich aus den Katastralgemeinden Ober- und Mitterpullendorf zusammen. Das Siedlungsgebiet geht nahtlos ineinander über und hat eine Ausdehnung von ca. drei Kilometer in Nord-Süd-Richtung. Im Zentrum profitiert die Stadt von einem weitgehend geschlossenen Siedlungskörper, an den Siedlungsrändern wird die Bebauung lockerer und weitläufiger.

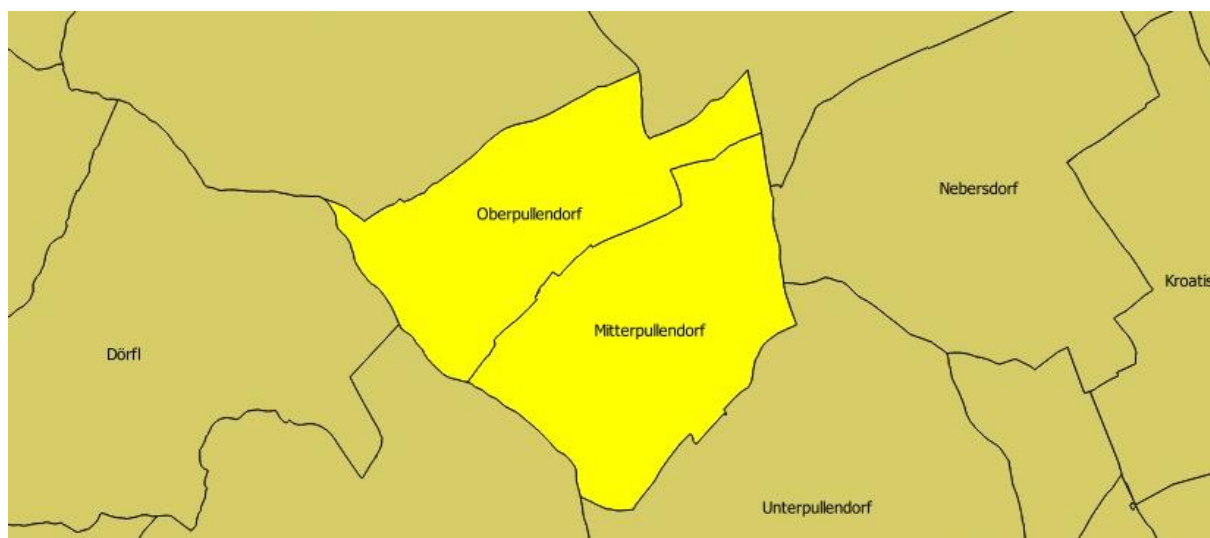


Abb. 11. Ortsteile (Quelle: GIS Bgld, 2017)



Abb. 12. 10-Minuten Einzugsbereich Zentrum: fußläufig 0,7 km (Quelle: googlemaps, 2017)

In der vorangegangenen Abbildung wird ersichtlich, dass das fußläufige Einzugsgebiet den nördlichen Teil der Stadtgemeinde umfasst (entspricht der Katastralgemeinde Oberpullendorf). Das südlich liegende Mitterpullendorf sowie die am Stadtrand angesiedelten Gewerbegebiete und Einkaufsmöglichkeiten liegen außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs. Die an den Stadteinfahrten liegenden großen Lebensmittelgeschäfte zeigen eine deutliche Orientierung zum Pkw-Verkehr. Die fußläufige Erreichbarkeit dieser Lebensmittelgeschäfte ist nur sehr bedingt möglich.

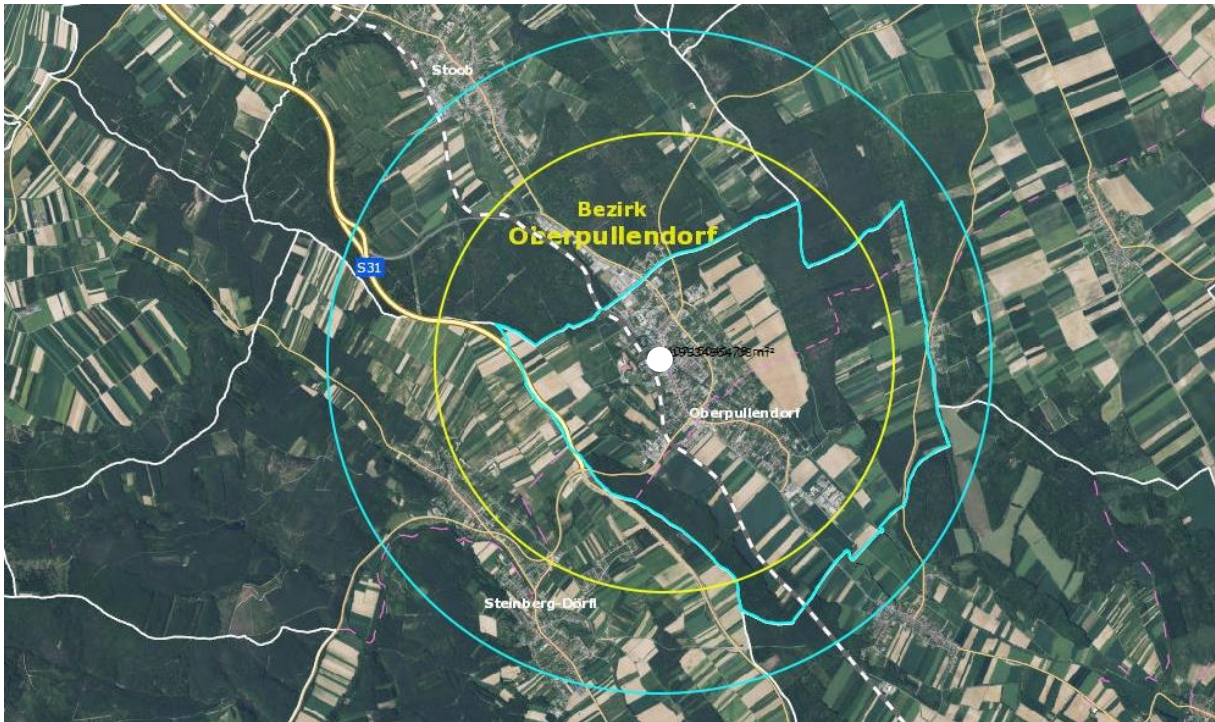


Abb. 13. 10-Minuten Einzugsbereiche Fahrrad (2,5 km) und E-Bike (3,6 km) (Quelle: googlemaps, 2017)

Ausgehend vom Stadtzentrum kann das gesamte Siedlungsgebiet von Oberpullendorf innerhalb von zehn Minuten Fahrzeit mit dem Fahrrad erreicht werden. Im 10-Minuten Einzugsgebiet mit dem E-Bike liegen dazu die Nachbargemeinden Steinberg-Dörfel, sowie Teile von Stooß und Unterpullendorf.

3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • kompakter Siedlungskern - konzentriertes Angebot – städtisches Umfeld • umfangreiche Einkaufsmöglichkeiten entlang der Hauptstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage der großen Supermärkte und Fachgeschäfte an den Stadträndern
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen im Zentrum • gute Qualität der Gehsteige 	<ul style="list-style-type: none"> • Supermärkte liegen an den Stadträndern und somit nur sehr eingeschränkt von den Siedlungsgebieten zu Fuß erreichbar • weite Wege in Mitterpullendorf durch sehr weitmaschiges Wegenetz
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradstreifen entlang der Hauptstraße • gute Fahrrad-Distanzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradstreifen entlang der Hauptstraße nicht durchgängig und nur einseitig
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige Busverbindungen nach Wien, Mattersburg und Eisenstadt • Citytaxi 	<ul style="list-style-type: none"> •
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Starkes Verkehrsaufkommen in der Früh bei der NMS

Problembereich: NMS

Im Bereich der NMS kommt es in der morgendlichen Stoßzeit regelmäßig zu Staubildung bis zum Kreisverkehr Augasse / Eisenstädter Straße. Die Situation wird (lt. Auskunft der Stadt) von der Polizei geregelt. Um konkrete Lösungen für diesen Problembereich formulieren zu können, bedarf es einer umfassenden Situationsanalyse vor Ort. Ausgehend von der NMS liegt das gesamte Gemeindegebiet im 10-Minuten-Einzugsbereich des Fahrrads. Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs für den Schulweg (z.B. Bikeline) können zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens beitragen.



Abb. 14. Augasse und NMS (Quelle: eigenes Foto)

Verkehrssicherheit – Mehrzweckstreifen Hauptstraße

Der Mehrzweckstreifen an der Hauptstraße verläuft nur einseitig von der Klosterallee zur Cafégasse. Der Radstreifen endet bei der Kreuzung mit der Cafégasse. Dieser Bereich ist zusätzlich auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Dennoch kommt es (lt. Auskunft der Stadt) häufig vor, dass Fahrradfahrer auf der Hauptstraße weiter zum Hauptplatz fahren. In diesem Bereich ist das Fahrradfahren gegen die Einbahn jedoch nicht gestattet. Eine Weiterführung des Mehrzweckstreifens in Richtung Hauptplatz (entgegen der Einbahnrichtung) würde sowohl eine Attraktivierung des Radverkehrs in der Stadt bewirken, als auch die Verkehrssicherheit in diesem Bereich heben.



Abb. 15. Mehrzweckstreifen entlang der Hauptstraße, Ende bei Cafégasse (Quelle: GIS Burgenland, 2017, eigene Fotos)

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Stadtgemeinde Oberpullendorf profitiert von dem kompakten Siedlungskörper und den damit verbundenen relativ kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere im Zentrumsbereich. Die Ausdehnung von knapp drei Kilometer (Nord-Süd-Achse) und knapp eineinhalb Kilometer (Ost-West-Achse) bietet ideale Ausgangsbedingungen für Radfahrer. Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde ein hohes Potential zur Steigerung des Verkehrsanteils des Fuß- und Radverkehrs. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike verbessert werden:

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potentiale zur Attraktivierung
Ortszentrum (Hauptstraße / Hauptplatz)	Rad/E-Bike	Vereinheitlichung und Ausbau der Abstellanlagen; E-Bike Ladestationen – sichere Abstellanlagen für E-Bikes
Schulzentrum	Zu Fuß / Rad / E-Bike	Leitsystem mit Distanzen, Schulweginitiative
Volksschule	Zu Fuß / Rad	Schulweginitiative: Pedibus, Wettbewerbe zur Motivation, Schulwegplan

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 zeitwei-

se 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

Als regionales Zentrum und Bezirksvorort sind zahlreiche Einrichtungen in Oberpullendorf (Krankenhaus, Bezirkshauptmannschaft, Bezirksgericht, Geschäfte, etc.) für die Bevölkerung der Region wichtige Ziele. Aufgrund der teilweise unzureichenden Verbindungen des Buslinienverkehrs abseits des Angebots für Schüler- und Pendler müssen kleinregionale Mobilitätssysteme (z.B. PLUS-Bus) diese Versorgungslücken schließen. Dadurch entsteht für das bestehende City-Taxi System eine zusätzliche Funktion als weiterführendes innerörtliches Transportsystem. Eine Koordinierungsstelle wie beispielsweise die Anrufzentrale des ÖkoTrip Systems Güssing wäre eine Möglichkeit der Integration solcher Systeme.

3.3 Empfehlungen

3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

- Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten als gemeindeinterne Anlaufstelle für Mobilitätsfragen (Mobilitätsschulung)
- Gemeindeamt als Infostelle (Fahrpläne, Auskunft ...)
- Überblick über alle Mobilitätsangebote auf der Gemeindehomepage

3.3.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

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

Schulweginitiative:

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

Infrastrukturmaßnahmen:

- Fußgänger-Leitsystem: Wegweisung mit Angabe der Distanz inkl. Gehzeit
- Attraktive und sichere Anbindung zu den am Stadtrand liegenden Einkaufsmöglichkeiten

3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des Radverkehrswegenetzes:
- Ausbau Abstellanlagen: Anschaffung einheitlicher Abstellanlagen für Hot-Spots
- 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“)

Infrastrukturmaßnahmen:

- Auflösung der Problemsituation Mehrzweckstreifen an der Hauptstraße bis Cafégasse
- Attraktive und sichere Anbindung zu den am Stadtrand liegenden Einkaufsmöglichkeiten

3.3.4 Maßnahmen ÖV

Mikro-ÖV:

- Kleinregionales Mikro-ÖV System, Aufbau einer zentralen Dispositionsstelle
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche - gemeindeübergreifend)
- Modul Tourismus

3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten auf Ortsstraßen (Verkehrsberuhigung)
- Verordnung von Begegnungszonen in sensiblen Bereichen
- Maßnahmen im Problembereich Neue Mittelschule

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 Fördereinreichungsempfehlung

- 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 Gesamtverkehrsplanung

DI Hannes Klein
Europaplatz 1
7000 Eisenstadt
Telefon: +43 57 600/2631
post.a2-verkehrsplanung@bgld.gv.at

MiRo Mobility GmbH - Verkehrs- und Raumplanung

DI Roman Michalek
DI Bettina Höppel
Technologiezentrum Eisenstadt
Marktstraße 3, Bauteil 6, 2. OG

A-7000 Eisenstadt
Tel.: +43 2682 23581
E-Mail: office@miro-mobility.at
Homepage: www.miro-mobility.at

6 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017)	7
Abb. 3 Draisinentour Oberpullendorf (Quelle: eigenes Foto)	8
Abb. 4 Radwege B43 und B48 (Quelle: fahr-radwege,2017).....	9
Abb. 5. Fußgängerverkehr – Schutzweg Hauptstraße (Quelle: eigenes Foto)	10
Abb. 6. Radfahrstreifen entlang der Hauptstraße, r: Ende des Radfahrstreifens bei Cafégasse (Quelle: eigene Fotos)	10
Abb. 7. Auszug Bushaltestellen (Quelle: Oebb.at, 2017).....	11
Abb. 8. Öffentlicher Verkehr (Quelle: eigene Fotos).....	11
Abb. 9. E-Tankstelle Wienerstraße (Quelle: eigenes Foto).....	12
Abb. 10. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	13
Abb. 11. Ortsteile (Quelle: GIS Bgld, 2017)	13
Abb. 12. 10-Minuten Einzugsbereich Zentrum: fußläufig 0,7 km (Quelle: googlemaps, 2017).....	14
Abb. 13. 10-Minuten Einzugsbereiche Fahrrad (2,5 km) und E-Bike (3,6 km) (Quelle: googlemaps, 2017).....	15
Abb. 14. Augasse und NMS (Quelle: eigenes Foto).....	17
Abb. 15. Mehrzweckstreifen entlang der Hauptstraße, Ende bei Cafégasse (Quelle: GIS Burgenland, 2017, eigene Fotos)	18

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015).....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Oberpullendorf	8
Tab. 3: Verkehrserschließung	9
Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote	12
Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse	16

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.oberpullendorf.at)

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

Fahr-radwege, 2017 (fahr-radwege.com)