



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check

## Oberwart



**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

## Oberwart

Stadtgemeinde Oberwart  
Hauptplatz 9  
7400 Oberwart

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

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

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

Ihre

Landesrätin

**Mag.a Astrid Eisenkopf**

1	Einleitung.....	5
2	Status Quo .....	6
2.1	Lage und Bevölkerung .....	6
2.1.1	Lage im Raum .....	6
2.1.2	Bevölkerungsstatistik.....	7
2.1.3	Pendlerstatistik.....	8
2.2	Bestehendes Angebot in der Gemeinde .....	8
2.2.1	Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	8
2.2.2	Verkehrerschließung.....	9
2.2.3	Qualitätscheck .....	10
2.2.4	Bestehende Mobilitätsangebote .....	12
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	13
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	14
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse .....	16
3.2	Potentiale .....	17
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	17
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	17
3.3	Empfehlungen .....	18
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....	18
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	18
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	18
3.3.4	Maßnahmen ÖV .....	19
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	19
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	20
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten .....	20
4.2	Förderempfehlung.....	23
5	Kontaktdaten.....	24
6	Verzeichnisse.....	25

# 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.

Im nachfolgenden Konzept wird das bestehende Mobilitätsangebot ermittelt und die Verkehrssituation in der Stadtgemeinde Oberwart erhoben und die 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 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.

## 2 Status Quo

Das folgende Kapitel fasst das Bestandsangebot von Oberwart zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

### 2.1 Lage und Bevölkerung

#### 2.1.1 Lage im Raum

Die Stadtgemeinde Oberwart liegt im Südburgenland und umfasst die Katastralgemeinden Oberwart und St. Martin in der Wart. Mit rund 7.500 Einwohnern ist Oberwart die größte Stadt im Südburgenland und drittgrößte Stadt im Burgenland (nach Einwohnern).

Oberwart ist rund 90 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt sowie der steirischen Hauptstadt Graz entfernt. Szombathely ist ca. 40 km, Wien rund 130 km und Sopron ca. 70 km entfernt.

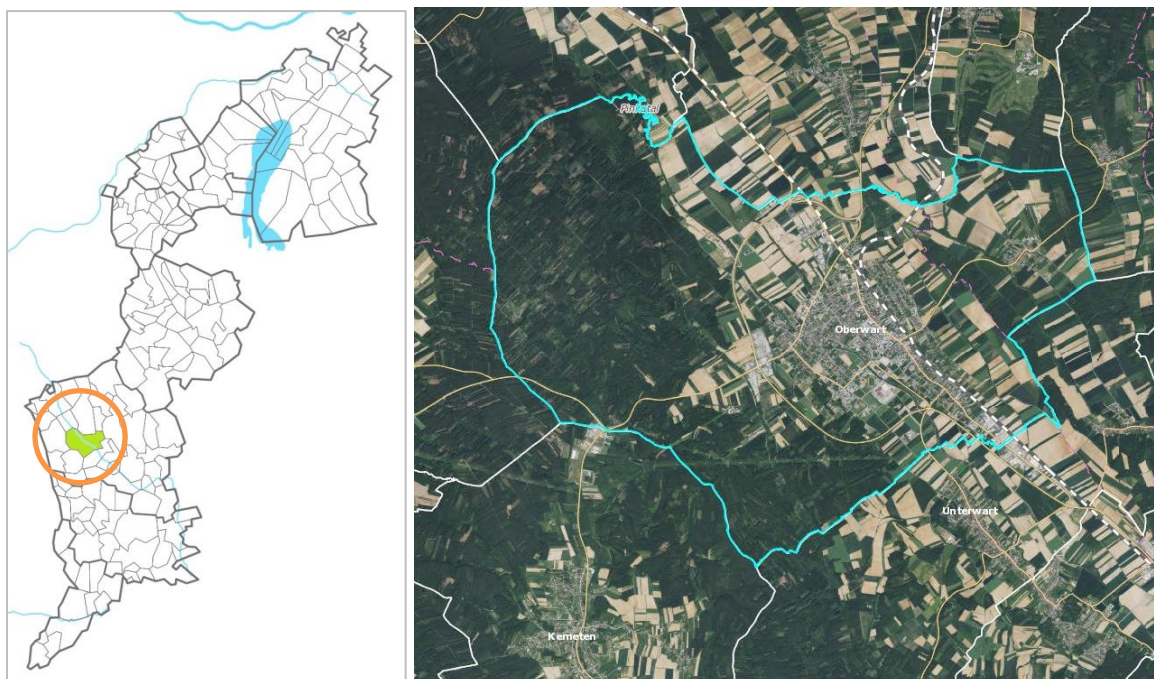


Abb. 1. Lage (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Oberwart ist umgeben von den Gemeinden Oberschützen, Bad Tatzmannsdorf, Stadtschlaing, Unterwart, Kemeten, Markt Allhau und Riedlungsdorf. Der Ortsteil St. Martin in der Wart grenzt im Nord-Osten an Oberwart.



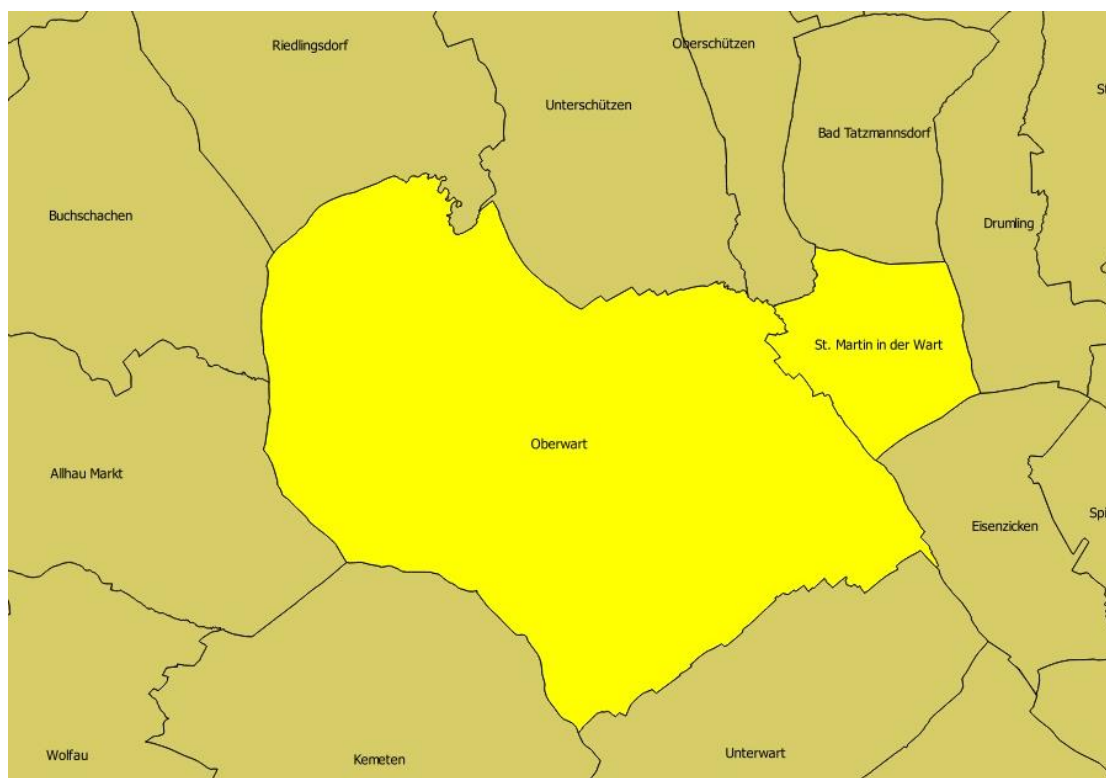


Abb. 2. Lage Ortsteile (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung von Oberwart ist in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen, von 6.319 Einwohnern im Jahr 1991 auf 7.494 im Jahr 2017. Dies ist ein Anstieg von 1.175 Personen zwischen den Jahren 1991 und 2017.

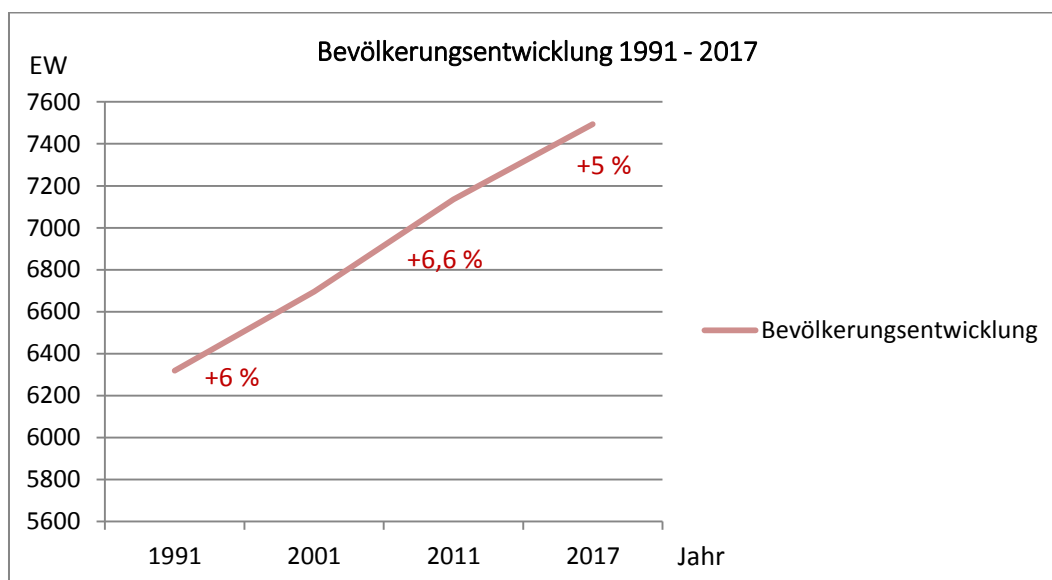


Abb. 3. Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Oberwart sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 3.305 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 1.780 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 1.780 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 737 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 140) in Pinkafeld. 122 Personen arbeiten in Niederösterreich und 365 arbeiten in Wien. Oberwart hat mit 5.031 Personen einen sehr hohen Anteil an Einpendlern.

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

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>3.305</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>1.525</b>
<b>Auspendler</b>	<b>1.780</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	737
<i>davon in Bad Tatzmannsdorf</i>	129
<i>davon in Pinkafeld</i>	140
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	303
NÖ	122
Wien	365
ins Ausland	4
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>5.031</b>

## 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. Oberwart ist das Wirtschafts- und Schulzentrum im Südburgenland.

Neben dem umfangreichen Angebot an Schulen sind zahlreiche Fachärzte in Oberwart angesiedelt.



Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Billa (2), Spar, Hofer, Lidl, Penny, Merkur Markt, Adeg, A&O Frische Shop, Bäckerei, Fleischerei
Bank, Post	Erste Bank, UniCredit Bank Austria, Raiffeisenbezirksbank, Hypo Bank, BAWAG PSK, Volksbank Wien
Sonstiges	Trafik, Post
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	Städtischer Kindergarten, Städtische Kinderkrippe, Praxiskindergarten, Städtischer Hort, Montessori Privatkindergarten
Volksschule	ja
Sonstige Schulen	Sonderschule, Bundesbildungsanstalt für Elementarpädagogik, BHAL & HASCH, Europäische Mittelschule, Krankenpflegeschule, Zentralmusikschule, Berufsschule, Burgenländische Volkshochschule, HBLA, Landwirtschaftliche Bildungsstätte, Polytechnische Schule, Zweisprachiges Gymnasium
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	Augenarzt (2), Gynäkologe (3), HNO (2), Dermatologe (1), Internist (6), Kinderarzt (1), Lungenfacharzt (1), Neurologie & Psychiatrie (2), Orthopäde (2), Radiologe (2), Urologe (2), Chirurg (1), Unfallchirurg (3)
Apotheke	Bachapotheke, Kronenapotheke
<b>Freizeit + Gastronomie</b>	
Gasthaus/Café	umfangreiches Angebot an Restaurants, Cafés und Lokalen

### 2.2.2 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation und Verkehrsanbindung

In Oberwart treffen sich die Landesstraßen B50 und B63. Die B63a ist die rund zehn Kilometer lange Umfahrungsstraße von Oberwart, welche im Westen um das Stadtgebiet führt.

Oberwart ist verkehrstechnisch über die B50 und die B63 gut angebunden. Rund zehn Kilometer westlich liegt die nächste Autobahnauffahrt auf die A2. Mit dem PKW sind Wien und Graz in etwa zwei Stunden erreichbar.

Das ÖV-Angebot ist umfangreich und bietet eine Vielzahl an regionalen und überregionalen Buslinien.

Tab. 3: Verkehrserschließung

<b>ÖV-Angebot</b>	
Bus	G1 (Wien), 7903, 7904, 7905, 7907, 7908, 7910, 7912, 7914, 7916, 7920, 7922, 7925, 7990, 1824, 310, 7919, 7934 u.a. nach Eisenstadt, Güssing, Oberpullendorf, Rechnitz, Stegersbach, Hartberg etc.
<b>Radwege</b>	B 54 Schluchtradweg (Pinkaradweg), B50 Vier-Jahreszeitenradweg, Lebenswart – Radweg, Paradies-route Südburgenland

Oberwart liegt an der Strecke der Pinkatalbahn (Friedberg – Oberwart - Großpetersdorf). Diese wird jedoch seit 2011 nicht mehr für den Personenverkehr genutzt.

### 2.2.3 Qualitätscheck

#### Fußgängerverkehr

Das Wegenetz der Stadtgemeinde ist vor allem im Zentrumsbereich durchgängig und engmaschig, was relativ direkte Wege für Fußgänger im Stadtzentrum ermöglicht. Die Gehsteige an den Hauptverkehrswegen (entlang der B63) sind durchwegs in gutem Zustand und durchgängig. Abseits der Hauptstraßen sind Gehsteige nur einseitig bzw. nicht mehr vorhanden, außerdem ist der Zustand teilweise mangelhaft.

Der Bereich vor den Schulen ist mit Bodenmarkierungen und Schildern als Schulweg gekennzeichnet sowie eine Tempo 30-Zone verortet. Zur sicheren Querung der stark befahrenen B63 gibt es zahlreiche Schutzwege, welche zum Teil auch mit Ampelanlagen geregelt werden.



Abb. 4. Gehsteige: teilweise schmal bzw. in schlechtem Zustand (Quelle: eigene Fotos)

## Radverkehr

Im Stadtgebiet von Oberwart sind weder ausgewiesene Radstreifen noch Mehrzweckstreifen für den sicheren Alltagsradverkehr verortet (Mischverkehr siehe nachfolgende Abbildung).

Teilweise befinden sich Radständer vor relevanten Einrichtungen wie z.B. div. Geschäfte, Schulen, Freibad. Die Qualität der Anlagen reicht vom einfachen Radständer in Metallausführung bis hin zum überdachten Radabstellplatz.

Für Freizeitradfahrer gibt es ein gutes Angebot, wie z.B. der Anschluss an den B54 Schluchtradweg (Pinkaradweg), der B50 Vier-Jahreszeitenradweg sowie der Lebenswart-Radweg sind durch Wegweiser und Bodenmarkierungen gut ausgewiesen. Außerdem liegt Oberwart an der Südburgenland Paradiesroute.



Abb. 5. Markierung Radweg im Stadtgebiet- Mischverkehr, Radständer (Quelle: eigene Fotos)

## Öffentlicher Verkehr

Die Bezirkshauptstadt Oberwart stellt einen zentralen Knotenpunkt für den öffentlichen Busverkehr im Südburgenland dar. Von Oberwart aus werden die wichtigsten Orte im Südburgenland angefahren, außerdem gibt es überregionale Verbindungen nach Oberpullendorf, Eisenstadt und Wien. Die Busverbindungen sind vornehmlich auf den Schüler- und Pendlerverkehr sowie auf kleinräumige Verkehrsverbindungen in die Nachbarorte ausgerichtet.

Bushaltestellen befinden sich bedarfsorientiert entlang der Wiener Straße/Steinamangerer Straße und an besonders relevanten Stellen wie bei allen Schulen, Krankenhaus, Rathaus, Freibad und dem Einkaufszentrum Oberwart. Die Haltestellen verfügen teilweise über überdachte Wartehäuschen.

Die vorhandene Bahnstrecke sowie der Bahnhof Oberwart sind seit 2011 nicht mehr für den Personenverkehr im Betrieb. Voraussichtlich im Jahr 2018 soll eine Teststrecke für selbstfahrende Züge auf dem Streckenabschnitt Friedberg – Oberwart in Betrieb gehen. Der Streckenabschnitt wurde mangels Kaufinteressenten für den Güterverkehr vom Land Burgenland gekauft.



Abb. 6. Öffentlicher Verkehr, Bushaltestelle Oberwart Hauptplatz (Quelle: eigenes Foto)

### Infrastruktur für Elektromobilität

Eine E-Ladestation beim Rathaus Oberwart befindet sich in Umsetzung.

Das Bauamt Oberwart verfügt bereits über eine E-Ladestation für ihre Dienstfahrzeuge.

#### 2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde Oberwart ist Partnergemeinde beim Projekt Discobus. Die Discobuslinien Nr.15 (über Pinkafeld und Hartberg) und Nr. 16 (über Stegersbach – Pinkafeld – Oberwart und Kemeten) stehen den Jugendlichen zur Verfügung.

Oberwart betreibt ein City-Taxi-System. Das Projekt ermöglicht eine individuelle und bedarfsorientierte Beförderung mit Taxis zu günstigen Preisen, die von der Gemeinde mit einem finanziellen Zuschuss von 2,50 € gestützt werden.

Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kinder	-
Jugend	Discobus Linie 15: Riedlingsdorf-Pinkafeld-Oberwart-Kemeten-Hartberg; Discobuslinie 16: Rauchwart-Stegersbach-Jabing-Riedlingsdorf-Pinkafeld-Oberwart-Kemeten
Senioren	-
Sonstige	City Taxi



### 2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Oberwart stellt ein regionales Zentrum dar und ist vor allem für die umliegenden Gemeinden des Südburgenlandes von Bedeutung. Durch die wachsenden Bevölkerungszahlen entwickelt sich die Stadt zu einem immer wichtigeren Wirtschafts-, Einkaufs- sowie Schulstandort.

### 3 Potentiale zur Mobilitätsverbesserung

Einzugsbereiche definieren die Erreichbarkeit einer Einrichtung innerhalb einer bestimmten Wegstrecke oder Wegdauer. Als Maß für die attraktive Erreichbarkeit einer Einrichtung wird in der Fachliteratur eine Wegdauer von maximal zehn Minuten definiert. Ziele innerhalb dieses Bereichs werden von den Verkehrsteilnehmern auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für längere Wege sinkt die Attraktivität des zu Fuß Gehens und Radfahrens sprunghaft ab. Umgelegt auf Distanzen entspricht der fußläufige Einzugsbereich von zehn Minuten in etwa einer Strecke von 700 Metern, mit dem Fahrrad legt man innerhalb von 10 Minuten ca. 2,5 km, mit dem Pedelec (E-Bike) sogar 3,6 km zurück. Die nachfolgende Grafik zeigt jene Distanzen, die als Einzugsgebiet für zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren oder Pedelec (=E-Bike) fahren gelten.



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

Oberwart profitiert von einem weitgehend kompakten Siedlungskörper, das Einkaufszentrum Oberwart und viele Einkaufsmöglichkeiten liegen jedoch an den Stadträndern und sind fußläufig nicht oder nur schlecht erreichbar (z.B. fehlende Wegeverbindung zum Einkaufszentrum). Die Katastralgemeinde St. Martin in der Wart liegt rund 1,5 km vom Siedlungsgebiet Oberwart entfernt und ist über die Oberwarterstraße angebunden. Eine fußläufige Erreichbarkeit des Ortsteils St. Martin ist durch die große Entfernung zum Stadtgebiet Oberwart nicht gegeben.

Die Bebauungsstruktur außerhalb des Stadtkerns ist eher locker und grob strukturiert. Die Siedlungsgebiete an den Randbereichen der Stadt sind von einem weitläufigen Wegenetz durchzogen. Durch die große Ausdehnung des Stadtgebietes von ca. fünf Kilometern entstehen auch innerhalb der Stadt weite Wege, welche vor allem für Fußgänger nicht mehr für alltägliche Wege geeignet sind.





Abb. 8. Einzugsbereiche: Zentrum, Einkaufszentrum, St. Martin i.d.W. 10-Minuten Fußweg (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Betrachtet man die 10-Minuten Einzugsbereiche für Fahrrad- und E-Bikefahrer ausgehend vom Stadtzentrum Oberwart, wird ersichtlich, dass das gesamte Stadtgebiet inkl. dem Ortsteil St. Martin i.d.W. innerhalb der Radien liegen. Im Einzugsbereich für das E-Bike liegen dazu noch Teile der Nachbargemeinden Unterwart und Unterschützen.

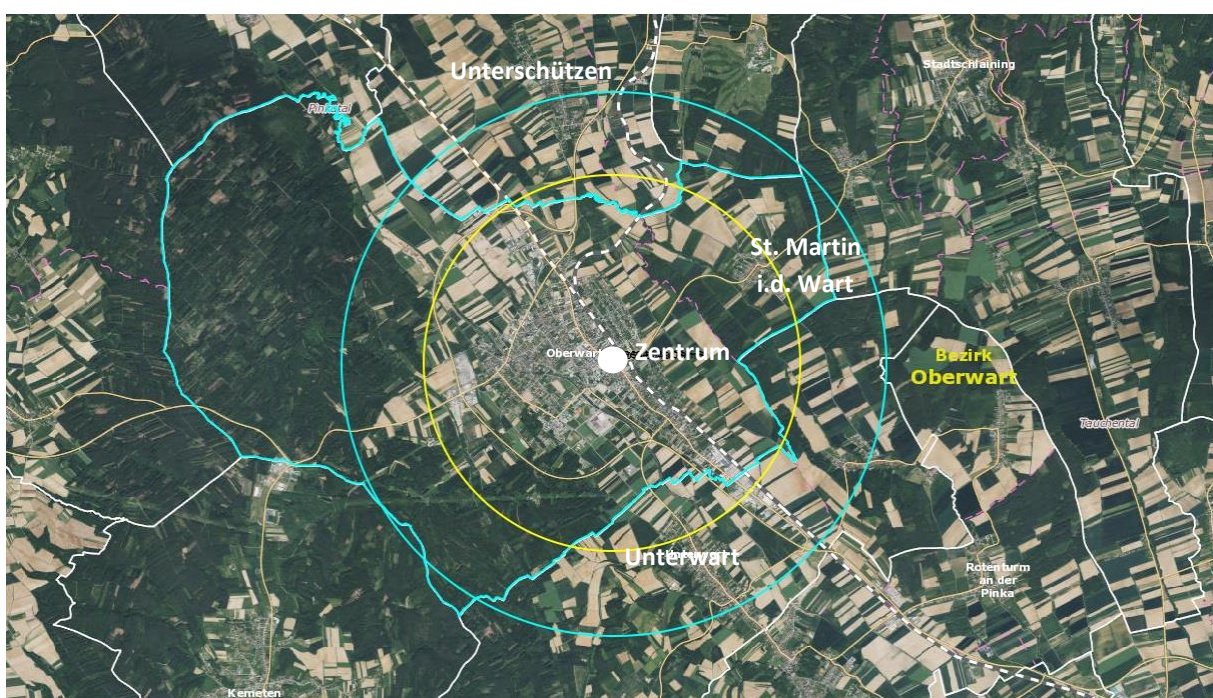


Abb. 9. Einzugsbereiche, gelb: Fahrrad, Radius: 2,5 km; blau: E-Bike, Radius: 3,6 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017)



### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

In der nachfolgenden Tabelle werden die Stärken und Schwächen 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>• kompakter Siedlungskörper</li> <li>• starker Zuzug, Wachstum</li> <li>• großes Angebot an Nahversorgung und sozialer Infrastruktur</li> <li>• urbanes Umfeld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einkaufszentren am Ortsrand</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen im Zentrum</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige, Durchgängigkeit, sichere Querungsmöglichkeiten</li> <li>• gesicherter Schulweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schlechte fußläufige Erreichbarkeit des Einkaufszentrums - weite Wege durch Lage am Stadtrand, ausgelegt auf den Pkw-Verkehr</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Eignung für den Alltagsradverkehr durch geringe Distanzen innerhalb des Siedlungskörpers</li> <li>• Einkaufsmöglichkeiten mit dem Rad erreichbar</li> <li>• gute Anbindung an das überregionale Radwegenetz</li> <li>• Radständen an Hotspots vorhanden</li> <li>• Beschilderung der überörtlichen Radwege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlender Radweg zum Einkaufszentrum</li> <li>• fehlende innerörtliche Radwege – Mischverkehr im Stadtgebiet (bei z.T. hohem Verkehrsaufkommen)</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• regelmäßige und umfangreiche Busanbindungen</li> <li>• P&amp;R Anlage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einstellung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke bei Oberwart</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30- Zone bei Schulen und Krankenhaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• starkes Verkehrsaufkommen entlang der Wiener Straße (trotz Umfahrung) - Zielverkehr</li> <li>• Holzladestelle beim Bahnhof – LKW Verkehr im Zentrum</li> </ul>

#### Problembereich: Bahnhof – Holzladestelle

Der Bahnhof Oberwart, der mitten im Zentrum der Stadtgemeinde liegt, wird nach wie vor für den Güterverkehr genutzt. Derzeit kommt es durch die Nutzung des Areals als Holzverladestation vom Zug auf LKWs zu einer enormen Belastung des Verkehrs. Vor allem ist die Zufahrt über die Bahnhofstraße aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht für den Schwertransport von LKWs mit Anhängern für den Holztransport geeignet. Es treten zusätzliche Fahrbahnschäden auf.



Abb. 10. Bahnhof Oberwart, LKW beim Holzladen (Quelle: eigenes Foto)

## 3.2 Potenziale

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

Die Stadtgemeinde Oberwart profitiert von einem weitgehend kompakten Siedlungskörper den damit verbundenen relativ kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer im Zentrum.

Die Stadtgemeinde ist an das überörtliche Radwegenetz angebunden und die Radwege sind ausreichend beschildert. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele können zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike verbessert werden.

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potentiale zur Attraktivierung
Kindergarten und Volksschule	zu Fuß	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulweginitiative</li> <li>• Schulwegplan</li> <li>• „Pedi-Bus“ – Gemeinsamer Schulweg</li> <li>• Organisation Schulumfeld</li> <li>• gesicherter / markierter Radweg</li> </ul>
P&R	Rad, E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradweg Leitsystem</li> <li>• E-Bike Ladestation</li> <li>• Sichere Abstellanlagen für E-Bikes</li> </ul>
Einkaufszentrum	zu Fuß/Rad/E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rad- und Fußgängerquerungen + -wege</li> <li>• Verbindung EO + Billa + McDonalds</li> <li>• Fahrradweg Leitsystem ab dem Zentrum</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 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

Dabei ist auf das gute überörtliche ÖV-Angebot durch die zahlreichen Busverbindungen hinzuweisen. Außerdem hat Oberwart ein Citytaxi, welches die Bewohner zu vergünstigten Preisen in der Stadt zu ihren Zielen bringt. Durch die Einrichtung eines Mikro-ÖV Systems könnte dieses Angebot überarbeitet bzw. auf die umliegenden Gemeinden erweitert werden. Gespräche in Richtung eines regionalen Mikro-ÖV Systems wurden bereits geführt. Zum momentanen Zeitpunkt ist jedoch eine Umsetzung eines solchen Konzeptes nicht geplant.

### 3.3 Empfehlungen

#### 3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

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

#### 3.3.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

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

Schulweginitiative:

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

Infrastrukturmaßnahmen:

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

#### 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
- Anbindung Einkaufszentrum

#### Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bikes
- 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 (auch in der Umgebung)
- Aufbau eines touristischen (E-Bike-) Verleih-Systems

#### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

- Umsetzung Projekt GrenzBahn – Ausbau der Bahnstrecke Friedberg – Szombathely und Wiederaufnahme des Personenverkehrs
- Regionales Mikro-ÖV System mit zentraler Disposition und unter Einbeziehung des Oberwarter City-Taxis

#### 3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

##### Verkehrssicherheit:

- Reduktion des LKW-Verkehrs in der Stadt durch die Verlegung der Holzladestation vom Bahnhof
- Maßnahmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit in Tempo 30 Zonen (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  
Telefon: +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  
Telefon: +43 1 95555 0  
E-Mail: [office@vor.at](mailto:office@vor.at)  
[www.vor.at](http://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](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  
Telefon: +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 (Quelle: Gis Burgenland, 2017).....	6
Abb. 2. Lage Ortsteile (Quelle: Gis Burgenland, 2017).....	7
Abb. 3. Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistik Austria, 2017).....	7
Abb. 4. Gehsteige: teilweise schmal bzw. in schlechtem Zustand (Quelle: eigene Fotos).....	10
Abb. 5. Markierung Radweg im Stadtgebiet- Mischverkehr, Radständer (Quelle: eigene Fotos).....	11
Abb. 6. Öffentlicher Verkehr, Bushaltestelle Oberwart Hauptplatz (Quelle: eigenes Foto).....	12
Abb. 7. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	14
Abb. 8. Einzugsbereiche: Zentrum, Einkaufszentrum, St. Martin i.d.W. 10-Minuten Fußweg (Quelle: GIS Burgenland, 2017).....	15
Abb. 9. Einzugsbereiche, gelb: Fahrrad, Radius: 2,5 km; blau: E-Bike, Radius: 3,6 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017).....	15
Abb. 10. Bahnhof Oberwart, LKW beim Holzladen (Quelle: eigenes Foto).....	17

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015).....	8
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	9
Tab. 3: Verkehrserschließung.....	10
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](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf))

**GIS Burgenland, 2017:** ([geodaten.bglid.gv.at/de/home.html](http://geodaten.bglid.gv.at/de/home.html))

**Statistik Austria, 2107:** 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, 2107** ([www.oberwart.gv.at](http://www.oberwart.gv.at))

**Mobilitätszentrale Burgenland, 2017** ([www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info))